

2ej  
716



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO**

**FACULTAD DE DERECHO**

**LA PIRATERIA EN EL DERECHO INTERNACIONAL  
Y EN EL DERECHO MEXICANO**



FACULTAD DE DERECHO  
SECRETARIA AUXILIAR DE  
EXAMENES PROFESIONALES

**TESIS PROFESIONAL**

**QUE PARA OBTENER EL TITULO DE  
LICENCIADO EN DERECHO**

**P R E S E N T A :**

**ALBERTO SANCHEZ VELASCO**

MEXICO, D. F.

1986



Universidad Nacional  
Autónoma de México



## **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 está 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.

## P R O L O G O .

El trabajo que ahora se presenta el cual lleva por Ti tulo "La Piratería en el Derecho Internacional y en el Dere— cho Mexicano", fue elegido entre otros tantos temas de tras— cendencia internacional, dado que en la actualidad la pirate— ría representa un serio problema para la comunidad internacio— nal, siendo objeto de atención especial tanto por los países— que sufren este tipo de actos, así como por Organizaciones In ternacionales como la Organización de las Naciones Unidas.

Por lo que una vez elegido el tema de la presente té— sis, me dí a la tarea de recopilar el material necesario para el desarrollo del mismo; debo de manifestar mi sorpresa al en contrar en mi investigación un gran aservo bibliográfico so— bre la piratería y que hoy forma parte de la historia, sin em bargo no es tan rico sobre la piratería contemporánea; enton— ces fue necesario recurrir a bibliotecas como la de la Organi zación de las Naciones Unidas y de algunas Embajadas, como la de Argentina y Venezuela encontrando un valioso material en — ellas que hizo posible la terminación de la presente investi— gación.

El contenido de este trabajo, pretende dar un enfoque objetivo acerca de la magnitud que representa hoy en día el — delito de la piratería a nivel internacional, actualizando el material que sobre la piratería existe hasta la fecha.

Dedico esta tesis:

Especialmente a tí madre porque me haz enseñado a luchar por mis más grandes ideales, tu amor, comprensión, dedicación y - tu trabajo incesante, han sido fuente de mi superación, logrando con ello alcanzar mi primer gran objetivo, terminar esta carrera profesional.

A mi hermano con cariño y respeto.

A la Srita. María Magdalena Cohegrus López (  ) en su memoria, y como muestra de mi agradecimiento por el apoyo y cariño brindado.

A mis amigos por la amistad siempre sincera que nos une y por aquellos momentos difíciles y agradables en que hemos estado-juntos.

Agradezco especialmente a la Licenciada Elena Ruth Guzmán Gómez, la ayuda que me proporcionó en la elaboración de la presen- te Tesis, quien sin reserva alguna dedicó su valioso tiempo a su- pervisar ésta hasta llegar a su culminación.

Es oportuno agradecer la orientación y ayuda proporciona- da por el personal de las Bibliotecas, Nacional, de la Organiza- ción de las Naciones Unidas así como de las Embajadas de la Argen- tina y de Venezuela, sin olvidar al Centro Cultural México-Cuba - "José Martí".

## I N T R Ó D U C C I O N .

Al igual que la vida la piratería surge en el mar,— desde los orígenes de la navegación, desarrollándose durante todas las épocas de la humanidad, siendo un problema que se presenta actualmente, sobre todo en las aguas de la China Meridional, sin embargo las formas que tradicionalmente se conocen acerca de la manera en que se presentaba, actualmente han variado, y constituye hoy en día un problema con repercusiones a nivel internacional.

Tengo la firme convicción de que el trabajo que ahora presento reviste gran importancia no sólo en el ámbito internacional, sino en nuestro derecho interno, ya que en la actualidad se ha perdido la dimensión de lo que este problema representa, pretendo en el presente trabajo ubicar el delito de la piratería, en el lugar que le corresponde tanto en el Derecho Internacional, así como en nuestro Derecho Interno.

Ahora bien, literalmente acerca de la piratería existe un acervo muy importante, que el ingenio del hombre ha creado sin embargo para no caer en el terreno de la fantasía se ha hecho necesario acudir directamente a la fuente precisa que es la historia, la que nos ha ayudado a comprender cada una de las etapas y dimensiones precisas que ha alcanzado

la piratería a través de la historia de la humanidad.

En tales condiciones, para el desarrollo del presente trabajo cuyo título es el de "La Piratería en el Derecho Internacional y en el Derecho Mexicano", se ha dividido en cinco capítulos; el primero de ellos contiene en forma breve la historia de la piratería, en la cual he de referirme a los diferentes pueblos en que floreció esta actividad menciona también las causas o condiciones de tipo económico, político, social y religioso que orillaban a los hombres a convertirse en piratas, los personajes más destacados en esta actividad y las formas en que operaban estos individuos, así como las medidas que tomaban las autoridades de los países que eran víctimas de la piratería, sin olvidar las actividades que desarrollaron los llamados vikingos, los filibusteros y los corsarios, los cuales en su momento cometieron hechos que constituyen verdaderos actos de piratería.

En el Segundo Capítulo se analizan desde el punto de vista jurídico, la institución del corso, la actividad de los vikingos bucaneros y filibusteros, y el delito de la piratería, con el objeto de que el lector pueda distinguir entre la actividad del corsario, del vikingo y de los filibusteros, con relación a la de los piratas ya que los antes mencionados, realizaron en su momento histórico actos que se asimilan a la piratería, no así los bucaneros, quienes constituyeron el antecedente directo de los que posteriormente se denominarían filibusteros.

En el Capítulo Tercero se expondrán algunos de los esfuerzos que han realizado las organizaciones internacionales como la Sociedad de Naciones y la Organización de las Naciones Unidas, tendientes a combatir la piratería; siendo importante destacar los logros conseguidos en la primera y tercera de las Conferencias de las Naciones Unidas Sobre Derecho del Mar (CONFEMAR), puesto que en ellas se logra tipificar a nivel internacional el delito de la piratería, para finalmente hacer referencia al acuerdo celebrado en el año de 1982, entre el Gobierno Real de Tailandia y el Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR), quien coordina un fondo de doce países para el combate de la piratería, en las aguas de Tailandia.

En el Capítulo Cuarto se hace una breve exposición acerca de la forma en la que nuestra legislación ha contemplado a la piratería a través de la historia legislativa, para referirnos por último a la forma en que otras legislaciones contemplan al delito de la piratería entre las que se encasillan Argentina, España, Cuba y Venezuela.

Por último en el Capítulo Quinto se expondrán algunos actos los cuales comunmente son considerados como hechos de piratería, sin que éstos lo sean, como los ilícitos cometidos a bordo de aeronaves, los aprovechamientos ilícitos de nuestros recursos naturales, los delitos en contra de la propiedad literaria o artística, y algunos hechos cometidos por grupos insurgentes, tomando en consideración los elementos típi-

cos del delito de la piratería, exponiendo las razones por las cuales consideramos que en estos casos el delito de piratería no se configure.

CAPITULO PRIMERO.

1.- BREVE HISTORIA DE LA PIRATERIA.

1.1.- GRECIA.

1.2.- ROMA.

1.3.- CHINA.

1.4.- ARCHIPIELAGO MALAYO.

1.5.- LA COSTA AFRICANA.

1.6.- LOS PIRATAS BERBERISCOS.

1.7.- LOS VIKINGOS.

1.8.- LA LIGA HANSEATICA.

1.9.- LOS INGLESES.

1.10.- LA PIRATERIA EN AMERICA.

1.10.1.- NORTEAMERICA.

1.10.1.- PILLIBUSTERISMO.

1.11.- LA PIRATERIA EN MEXICO.

1.11.1.- VERACRUZ.

1.11.2.- ACAPULCO.

1.11.3.- CAMPECHE.

## CAPITULO PRIMERO.

### 1.- BREVE HISTORIA DE LA PIRATERIA.

#### 1.1.- GRECIA.

La piratería a nivel mundial se remonta a la época anterior a Cristo, inclusive la historia en este período no registra con precisión las fechas en que esta actividad apareció o simplemente se han perdido, sin embargo la literatura suple las deficiencias de la historia y es por medio de la literatura en donde encontramos que el pueblo griego conoció, la actividad de la piratería a que constituía una de las actividades más fecundas del antiguo imperio, ya en la Odisea, uno de los personajes cuestiona a Ulises de la manera siguiente: "¿Quiénes sois, extranjeros? ¿De donde venis por los caminos del mar? ¿Sois negociantes o andáis a la aventura cual piratas que exponen la vida en las aguas

y ocasionan daños a las gentes de otros lugares?" (1)

Dado el desarrollo comercial de los fenicios, quienes comerciaban con especias, ricas joyas de Oriente, que llevaban y traían a sus colonias del Africa del Norte, de la Galia, de España, e inclusive habían llegado a la Gran Bretaña para cambiar el ámbar del Báltico por estaño, aunado a que carecían de una marina de guerra que los protegiera, y además la situación geográfica del pueblo de Grecia rico en escondrijos, constituía una invitación para que los griegos se convirtieran en piratas.

Debiéndose de recordar que por aquella época la actividad de la piratería entre los griegos no era considerada como un delito sino que antes bien tenía una matiz de gloria, e inclusive era difícil distinguir entre los navegantes pacíficos y los piratas.

En cuanto a su forma de operar encontramos que la más común era el acecho, que consistía en vigilar desde sus escondrijos cercanos a las costas a su presa, y cuando la tenían a su alcance se lanzaban sobre ellas sorpresivamente, o bien seguían al barco elegido a prudente distancia para que caída la noche hicieran un sorpresivo ataque apoderándose de la nave conduciéndola a su madriguera, en donde hacían el reparto del botín.

El botín máspreciado para los piratas griegos eran los prisioneros, a quienes vendían como esclavos, o bien pedían un buen rescate por ellos, y las mercancías pasaban a un segundo

(1).-- Homero. "La Odisea", repodia IX. Ed. Cia. General de Ediciones; S.A. XV Edición. México 1979, p. 112.

plano.

Sus embarcaciones eran ligeras, manejables, para poder atacar y huir con la mayor rapidez posible, de poco calado para poder ir a todas partes y en caso de persecución se adentraban en aguas poco profundas, en donde encallarían sus perseguidores.

"Sin embargo, un fenicio, cuyo nombre se ha perdido, consiguió meterlos en cintura. Rey de Creta, descendiente de Minos, resolvió limpiar el Mediterráneo. Con madera de sus bosques construyó una gran flota. Registró todos los golfos, bahías y anfractuosidades de la costa. Tendió trampas... Al cabo de algunos años, obligó a los griegos a navegar en embarcaciones donde no cupieran más de cinco hombres. Sólo les permitió poseer un barco de gran tamaño: el "Argos" para dedicarlo a la persecución de piratas". (2)

El mediterráneo quedó limpio de piratas en poco tiempo, sin embargo a la muerte del Rey, la marina Cretense declina y brota nuevamente la piratería.

A pesar que los nombres de los piratas se han perdido, y posterior a la limpia que se efectuó en el Mediterráneo, surge un personaje llamado Polícrates, quien hace de Samos su madriguera, después su capital y con posterioridad se convierte en el Rey legalmente reconocido, y aliándose con el faraón Amasis; se convierte en el amo absoluto del mar Egeo.

(2).- J. y F. Gall. "El Filibusterismo", Breviarios del Fondo de Cultura Económica. Tr. Alvaro Custodio. México-Buenos Aires. 1978. Ed. f.c.e. p. 19.

"Sin embargo, en 515 a.c. el persa Oroetes, gobernador de Lidia, se hizo a la vela con destino a Samos, a la que puso sitio. Polícrates está seguro de sí mismo. Sabe que puede resistir mucho tiempo y hasta vencer, pero... acepta entrevistarse con Oroetes en el continente y se deja aprehender ingenuamente, traicionado por el persa. Así, encadenado, el opulente tirano de Samos acabará sus días crucificado y, con él terminará también este ensayo de soberanía libérrima". (3)

Después de la tercera guerra púnica (año 146 A.C.) y a la destrucción de Cartago, Grecia es derrotada por Roma, sometiendo terminando con ello la piratería griega.

#### 1.2.- ROMA.

Roma después de derrotar a los griegos, está en condiciones de dictar sus propias normas y cuna del derecho, distingue entre los transgresores del mar y los verdaderos marinos, entre los golpes de mano y la guerra, el concepto del pirata cambia rápidamente (principalmente en el último siglo antes de Cristo), y ahora ya no habría consideraciones para ellos.

Dada la expansión del pueblo romano, la actividad comercial por tanto también cobra auge, la principal fuente de abastecimiento del pueblo romano, provenía de Sicilia y del Africa, por lo que la piratería se hacía bastante atractiva, así pues, se desarrolla nuevamente en el Mediterráneo y llega a convertir-

(3).- Idem. p. 19.

se en un serio problema para la navegación, siendo tan grande esta actividad, que inclusive los piratas llegaron a bloquear los puertos romanos por donde entraba su principal fuente de alimentación, que era el trigo que principalmente provenía del Africa.

Los actos de piratería no se limitaron al ataque a las embarcaciones, sino que llegaron a incursionar en costas e islas haciendo prisioneros a las tripulaciones de los buques y a los habitantes de aquéllos lugares, con el objeto de venderlos como esclavos o bien para pedir algún rescate por las personas que caían en sus manos, como ejemplo de lo anterior, encontramos el siguiente: " en el año 78 antes de Cristo un navío que se dirigía a Rodas fue asaltado por piratas. Los pasajeros fueron apresados y desembarcados en una fortaleza de los salteadores. Entre los pasajeros se encontraba un joven romano, ricamente vestido, que no sólo daba muestras de miedo, sino despreciaba los groseros modales de los apresadores y les vaticinaba la crucifixión en caso de caer algún día en sus manos. Al cabo de treinta y ocho días regresaron los mensajeros con la noticia de que el rescate había sido depositado tal y como lo habían convenido. Al encontrarse en libertad Julio César, que ese era el prisionero que tanto llamaba la atención, regresó con cuatro galeras y quinientos soldados, tomó prisioneros a trescientos cincuenta piratas y recobró el dinero pagado. Al no ser atendido por el pretor a quien había pedido la pena de muerte para los maleantes, Julio -

César lo llevó a cabo haciéndose justicia por su mano". (4) Historias como éstas fueron frecuentes, aunque no con el mismo resultado.

Cuando el pueblo romano vió bloqueados sus puertos y en consecuencia, carentes de alimentación, intentaron acciones tendientes a terminar con la piratería, no obstante que en ocasiones anteriores ya lo habían intentado sin obtener resultados positivos.

Así en el año 67 el Senado romano eligió a Pompeyo quien prometió limpiar el Mediterráneo de piratas, y con una poderosa flota combatió a los piratas, quienes contaban con la protección de Mitridates Rey del Ponto, enemigo jurado de Roma, a quienes dio carácter oficial al hacerlos sus auxiliares, lo que constituye el primer antecedente de lo que más tarde serían los corsarios.

Pompeyo combatió a los piratas en sus guaridas y fortaleza, dividiendo su flota en varios grupos; al mando del grupo de Rodas, barrió las costas del Africa, Sicilia y Cerdeña, otros grupos atacaron a los piratas de las costas de España y de Galia logrando gran éxito y las aguas del Mediterráneo quedan completamente limpias de la actividad de la piratería.

(4).- Philip Gosse. Los Corsarios Berberiscos. Los Piratas del Norte. (Historia de la Piratería) Colec. Austral. Espasa - Calpe. Argentina, 1947. p. 18 a 22. Citado por Sobarzo Loza, Alejandro U.N.A.M. "LA PIRATERIA EN EL DERECHO INTERNACIONAL". Revista de la Facultad de Derecho N. 54. T. XIV.- Abril-Junio 1964. p.p. 479 y 480.

A la muerte de César en el año 44 antes de Cristo, la piratería vuelve a tomar fuerza, e ironicamente el hijo de Pompeyo el Grande, llamado Sexto Pompeyo reorganizó la piratería que — años antes había destruido su padre, llegando a ser Sexto Pompeyo el jefe máximo de los piratas. "Durante varios años, Sexto sa queó las costas de Italia. Su cuartel general lo estableció en — la costa de Sicilia. Vigiló las rutas marítimas y se apostó a la entrada de los puertos. El comercio fue interrumpido. Roma desorganizada, no era bastante fuerte para hacerle frente y se rindió. Se firmó un tratado. Sexto obtuvo la soberanía de Sicilia, de — Cerdeña y de Acaya, a cambio de asegurar la libre navegación a — los barcos mercantes romanos". (5) Sin embargo los términos del tratado no fueron respetados por Sexto Pompeyo, quien continúa — con su actividad en contra del pueblo romano; en consecuencia de ello Roma, indignada, envió contra él a Agripa, que lo derrotó — frente a las costas sicilianas, terminando con ello la segunda — etapa de la piratería en el Mediterráneo.

Tiempo después, aparece nuevamente la piratería asolando al pueblo romano, sin embargo el imperio romano se desmorona y — ya sin la actividad comercial, ni víctimas a quien atacar, la piratería desaparece rápidamente, terminando con ello la primera — etapa de piratería en el Mediterráneo.

(5).- J y F Gall "El Filibusterismo". Breviarios del Fondo de — Cultura Económica. Tr. Alvaro Custodio. México-Buenos Aires. 1978. Ed. F.C.E. p. 21.

### 1.3.- CHINA.

Desde tiempos muy remotos en los mares de China se practicó la piratería, sin embargo la historia no registra con precisión la época en que esta actividad apareció.

No obstante lo anterior, se tiene conocimiento de que no sólo en los mares de la China incursionaron piratas originarios del antiguo imperio, sino que también en sus aguas operaron los piratas de origen japoneses y europeos, principalmente portugueses.

En la época Medieval, China había destacado por su gran importancia comercial, por tanto su enorme riqueza constituía una invitación a la tentación de los piratas que como anteriormente se mencionó no sólo eran chinos, sino también europeos y japoneses.

Así de los piratas de origen japoneses que incursionaron en los mares chinos se sabe que: "actuaban con grandes escuadras y usaban uniformes de chaquetas roja y gorro amarillo. Sus ataques principales iban dirigidos casi siempre contra la costa china, y muchas veces, avanzaban tierra adentro para saquear las poblaciones. En las batallas manejaban dos espadas, una en cada mano; pero los chinos no eran contendientes para ellos en las luchas cuerpo a cuerpo". (6)

(6).- Philip Gosse. Los Piratas del Oeste. Los Piratas del Oriente. (Historia de la Piratería). Colección AUSTRAL. Tercera Edición. Madrid. 1958. Ed. Espasa-Calpe. S.A. p. 149.

Los piratas japoneses no sólo incursionaban en los mares chinos sino que su actuación abarcaban aún a los países ubicados más al sur llegando hasta los estrechos de las Molucas, y no es sino hasta mediados del siglo XVI cuando se logró reducir considerablemente.

Yajiro fue uno de los primeros piratas que asolaron los mares orientales, llegando hasta las Molucas, para posteriormente ser muerto en una de sus correrías.

Los chinos al ver la creciente acción de los piratas japoneses, se ven en la necesidad de realizar acciones tendientes a su exterminio, y no fue sino hasta mediados del siglo XVI cuando se logra terminar con ellos.

Desaparecidos los piratas japoneses, llegan los piratas de origen europeo a las costas chinas, y desde un principio dieron a los chinos, claras muestras de ser mucho más crueles que los japoneses, el primero en llegar a las costas chinas fue un portugués de nombre Simón de Andrade, quien trató de establecerse como comerciante en el año de 1521, sin embargo cometió toda clase de fechorías llegando al extremo de robar a niños y niñas para venderlos como esclavos. Otro portugués que incursionó en los mares chinos fue el comandante Antonio de Paris, el cual no sólo robaba a los barcos mercantes sino que inclusive saqueó las tumbas sagradas de los emperadores, en las inmediaciones de Pekín.

El más famoso de los piratas europeos que surcaron los -

mares chinos fue Méndez Pinto, quien se unió con un pirata chino de nombre Gmay Panian, con el objeto de exterminar a un pirata de nombre Coia Acem, el cual había atacado a un barco portugués, Pinto después de una fiera batalla, da muerte a Coia Acem con toda su gente.

Cheng-Chi-Ling, de origen chino, fue uno de los más célebres piratas que infestaron las costas chinas entre 1640 y 1661, quien equipó una gran flota y más tarde llegó a ser el dueño absoluto de casi todo el tráfico de las costas sudeste de China, y no sólo atacó barcos y poblaciones chinas sino que también lo hizo con barcos europeos, a su muerte su hijo de nombre Koxinga — quien tomó "posesión de la flota de su padre. Jurando vengarse de los manchúes (quienes habían dado muerte a su padre) se unió cordialmente con los Ming. durante veinte años anduvo de Sur a Norte a lo largo de las costas, quemando y arrasando pueblos y villas, hasta que el Gobierno manchú se vió obligado a recurrir al procedimiento extraordinario de ordenar a los habitantes de ochenta poblaciones ribereñas que destruyeran sus hogares y emigraran al interior. Koxinga entonces dedicó su atención a los viejos enemigos de su padre, los holandeses, que habitaban la isla de Formosa". (7)

Posteriormente Koxinga se apodera de Formosa, pero un año después muere.

(7).- Idem. p. 155.

Años después la flota británica recorrió los mares chinos hasta lograr destruir el último reducto pirata.

#### 1.4.- ARCHIPIELAGO MALAYO.

Constituido por un gran grupo de islas situadas entre China y Australia, sus habitantes provenían de dos razas; los Malayos, quienes invadieron Borneo y se establecieron en sus islas vecinas, eran prácticos y concededores de la piratería; y los Diacos, población que se dedicaba a la caza de cabezas humanas, las cuales coleccionaban abundantemente, asimilando estos a la piratería pues esta actividad les brindaba la oportunidad de ampliar aún más su colección de cabezas.

El grueso de los piratas vivía en Borneo y otros se encontraban dispersados por las islas Zulú que se encuentran situadas entre el norte de Borneo, las Filipinas y los estrechos de las Molucas, los habitantes de las islas Zulú (los ilanés), llegaron a ser los piratas más sanguinarios de todo el archipiélago únicamente comparable con la tribu de los balanini, quienes no distinguían entre una y otra embarcación fuera de la nacionalidad que fuera.

"Estas tribus navegaban en embarcaciones que llamaban (prahus), que tenían más de noventa pies de largo y eran impulsadas por un doble juego de remos manejados por cien o más esclavos. A proa y a popa, grandes cañones de bronce, mientras que a los lados tenía gran número de cañones giratorios. A lo largo de todo el barco, sobre los remeros, había una plataforma sobre la

cual permanecían los guerreros durante los combates. Estos guerreros iban vestidos con túnicas escarlatas con cota de malla y gran plumero en la cabeza. Llevaban además de las armas de fuego una larga lanza, una pesada espada de dos manos y una daga. Una escuadra de éstas se componía de más cien prahus de guerra, bajo el mando de un sólo jefe". (8), el botín más apreciado eran los prisioneros, por ser más fácil disponer de ellos, en especial -- las mujeres y los niños los cuales eran vendidos como esclavos -- en los mercados especiales, entre éstos destaca el de la isla de Sarangani al sur de Mindanao, en donde se comercializaba a las -- mujeres más bonitas de todas las razas que eran vendidas a los -- colonos chinos a quienes las leyes de su país no les permitía -- llevar consigo mujeres de la China.

El pirata más destacado en los estrechos de Macasa, entre Borneo y los Célebres y conocido en todas las Malayas como -- el príncipe de los piratas cuyo nombre era Raga, brillaba por su astucia, inteligencia y barbarie, inicia a operar en 1813 atacando a varios barcos ingleses, lo cual provoca la furia inglesa en viando dos corbetas para atraparlo, los holandeses aprestaron a ayudarles, la expedición pronto encontró a uno de prahus y fueron atacados por éstos, sin embargo la flota inglesa con unos -- cuantos disparos hundió el prahu, de este ataque lograron salir con vida solo cinco piratas; en 1831 Raga ataca a la goleta -- Friendship, de Salem, que se encontraba anclada en Kuala Batu, --

(8) -- *Idem.* p. 170.

en la costa este de Sumatra y asesina a casi toda la tripulación, la noticia del ataque llega a los Estados Unidos y su gobierno - envía al comodoro Downer, al mando de la fragata Potomac, para - castigar a los asesinos. "Trescientos hombres, al mando del anti- guo segundo oficial del Friendship, desembarcaron al oeste del - poblado para tomar por sorpresa las fortalezas de los piratas. - Al amanecer el destacamento americano tomó por asalto los fuer- tes, y después de una furiosa batalla prendieron fuego al pueblo, que quedó convertido en cenizas". (9) cuando James Brook llegó a ser rajah de Sarawak en 1842 dispuso poner orden en Borneo y de- cididó exterminar a la piratería "Las guaridas de las dos princi- pales tribus piratas se hallaban en las riberas de los ríos Sarg- ba y Sakarrán. Brook dirigió primero su atención a los piratas - sarebas hombres de magnífica contextura, bien armados y compues- tos en su mayoría por algunos miles de malayos y diacos. En 1843 acompañado por el capitán Henry Keppel, comandante del Dido, bar- co de la armada real, y seguido por una escuadra mixta de euro- peos y malayos, navegó río arriba y destruyendo todos los esta- blecimientos piratas que hallaba a su paso. El jefe de los sare- bas opuso una tenaz resistencia, que ocasionó algunos muertos en- tre los ingleses; pero la mayoría de los jefes lugareños se fue- ron sometiendo y juraron reformarse". (10). Terminando momentá- neamente con la piratería, y un tiempo más tarde resurge esta ac-

(9).- Idem. p. 173.

(10).- Idem. p. 173.

tividad.

Brook regresa en julio de 1849 y con una gran flota ataca nuevamente a los piratas a quienes vence definitivamente y regresa a Sarawak.

#### 1.5.- COSTA AFRICANA.

La piratería a lo largo de la costa occidental del África parece haber iniciado en una época muy remota; después de la expedición de Vasco de Gama, en 1498, el tráfico marítimo entre Portugal y el Oriente por la ruta del Cabo de Buena Esperanza -- fue normal y no es sino hasta el siglo XVIII, en que se tiene -- nuevamente noticia de la piratería y en el siglo XIX hace su aparición un hombre llamado Benito de Soto quien trabajaba como piloto en un barco negrero portugués "El Defensor de Pedro", el -- cual partió de Buenos Aires, rumbo a las costas de Guinea en noviembre de 1827. De Soto convence a la tripulación con el objeto de apoderarse del barco, convirtiéndolo en una nave pirata, cambia también el nombre del navío por el de "Burla Negra", mediante el cual comete sus fechorías, las acciones de De Soto obligan a que los barcos europeos se partrechen fuertemente, De Soto siguió haciendo de las suyas en las inmediaciones de las Azores -- siendo el terror de cuanto barco mercante surcaba los mares, a consecuencia de esto, se crea un convenio del cual solo se tiene conocimiento que todos los barcos procedentes de la India debían de reunirse en Santa Elena y de ahí emprender juntos el viaje de

regreso con el fin de protegerse mutuamente de los ataques piratas.

Tiempo después De Soto se retira de su actividad, pero en Gibraltar, es reconocido, juzgado y encontrándosele culpable es condenado a muerte. Hasta entonces en "la parte sur de Santa-Elena, el peligro de toparse con los piratas no era ya tan serio; pero a pesar de ello, los buques que iban a la India por la ruta de Cabo de Buena Esperanza navegaban un poco más hacia el Este a fin de evitar posibles encuentros con los piratas que merodeaban por los alrededores de Madagascar. Luego podían darse por seguros hasta unas cincuenta millas de las costas malabar". (11)

Otros de los piratas que surcaron los mares de Madagascar fue Jamex Plantain quien fue conocido como "El rey de Ranter Bay", quien fue discípulo de John Williams, quien comandaba el barco llamado el "terrible", otro de los más famosos piratas fue Bartolomé Roberts, sin olvidar al capitán England; quienes operaron principalmente en la Guinea, sin embargo, sólo se tiene conocimiento de que James Plantain "El rey de Ranter Bay", se retiró del negocio para gobernar a Madagascar, huyendo tiempo después tras una rebelión de sus súbditos, de los otros piratas se desconoce cuando encontraron su fin y con ello el fin de la actividad de la piratería en la costa africana.

### 1.6.- LOS BERBERISCOS.

Su centro era el Mediterráneo Occidental, sus protagonistas los habitantes de la costa de Berberia, que se extendía desde la frontera de Egipto a las columnas de Hércules, (lo que actualmente son los países de Marruecos, Argelia, Túnez y Libia -- (12), el nombre de Berberia se deriva del nombre tribal de los bereberes.

Con el inicio de las cruzadas el comercio oriental resurge nuevamente, pues éstas eran seguidas por naves genovesas y venecianas, y con ello el deseo de los hombres de hacerse a la mar convertidos en piratas.

Los jefes de los piratas berberiscos, eran generalmente cristianos renegados, quienes escudados en el misticismo islámico, atacaban las embarcaciones venecianas, genovesas, francesas y españolas, por lo que los actos de defensa de éstos últimos adquieren matices de una guerra religiosa.

En 1492, Fernando e Isabel, arrebataron a los moros su último reducto peninsular y los obligaron a cruzar de nuevo el estrecho de Gibraltar, después de 700 años de residencia, este acto produjo sobre la vida de Africa un efecto político y social muy profundo, que trajo como consecuencia la Guerra Santa, entre sus correligionarios y la cristiandad occidental. Después de la

(12).- Enciclopedia Ilustrada Cumbre. T. 2 B. Editorial Cumbre - México 1980. p. 110.

expulsión, el carácter de la piratería cambió bruscamente, los nuevos piratas construyeron embarcaciones más rápidas a las cuales les añaden la vela y el remo y sólo ponen hombres de combate adiestrados en el abordaje únicamente en cubierta, aumentando el número de prisioneros destinados a las galeras, llegaban a pagar porcentajes de hasta el diez por ciento del botín a las autoridades locales a lo largo de la costa asegurando protección para sus mercancías como para ellos mismos, al final de cada viaje.

En 1509 debido a los constantes ataques de los piratas berberiscos, una expedición al mando del cardenal Ximénez de Cisneros al frente de unos 14,000 hombres en 10 galeras partió rumbo a Orán, que era una plaza situada a aproximadamente una legua de Mazalquivir o Mers' el Kebir, posición importante del musulmán, en el mediterráneo, centro importantísimo para el comercio de Levante; Ximénez ataca a Orán sin compasión, sin importar edad o sexo, se cuenta que más de 4,000 moros fueron muertos en batalla y unos 8,000 fueron hechos prisioneros y en cambio las pérdidas de los cristianos fueron muy reducidas.

Intimidados los berberiscos no hicieron su aparición durante mucho tiempo y sus acciones se limitaron al ataque de pequeñas embarcaciones, surge entonces Arouj, mejor conocido como Barbarroja, quien era hijo de un alfarero griego, cristiano de nombre Jacobo, éste era el primero de los barbarroja (nombre que se le dio por el color de su barba y cabellos), se convirtió voluntariamente al islamismo, y se alistó en un buque pirata Turco. Apenas había saltado al Egeo cuando convence a la tripula-

ción para unirse a él "Sin embargo, era necesaria alguna especie de apoyo; si no capital, al menos un puerto en una borrasca y un mercado accesible. Arouj, largó velas hacia Túnez y celebró un tratado adecuado con el bey local, que se comprometió a proporcionarle estas cosas a cambio de un 20 por 100 del saqueo, luego reducido a 10 por 100 cuando eran ya suficientes fuertes para imponer sus propias condiciones". (13)

Las hazañas del Barbarroja se extendieron por casi todo el Mediterráneo, su prestigio fue tal que casi igualó al que poseía Drake, tal era la influencia que ejercía sobre las juventudes de Devon y Cornualles, que trajo como consecuencia el que surgieran muchos imitadores que infestaron el Mediterráneo procedentes de los puertos de Berberia.

Fernando de Aragón combatió y mantuvo a los piratas más o menos a raya, en 1512 y 1515 Barbarroja intentó recobrar a Argel, y no fue sino hasta 1516 cuando lo logra, al sublevarse los argelinos y unirse a Barbarroja.

Durante el período de Carlos V (1510 a 1555), envía en los primeros años de su reinado al marqués de Comares, gobernador de Argelia, tropas suficientes para atacar a Barbarroja, este fue derrotado, arrojando de Tlemecén y muerto en la campaña (1518).

(13).- Philip Gosse. Los Piratas del Norte (Historia de la piratería). Colec. Austral, Espasa-Calpe Argentina 1947. v. - 27.

De inmediato hace su aparición un hombre llamado Khizr, conocido por los Mahometanos como Kheyr-ad-din, hermano de Arouj (Barbarroja), quien llega a ser más poderoso que éste último, al heredar la flota y posiciones de su hermano, enviando de inmediato un embajador a Constantinopla, ofreciéndole a su Rey la provincia de Argel, el Monarca acepta la oferta y Kheyr-ad-din es nombrado Gobernador General de Argel, y con el apoyo y protección del Rey, la piratería se convierte en una empresa oficialmente "Otomana, los territorios conquistados por Fernando, pasaron rápidamente a manos de los piratas, a excepción de la fortaleza del Peñón a la desembocadura de Argel, pero en 1529 es tomada por los piratas.

El segundo de los Barbarroja escogió a sus lugartenientes entre los más sanguinarios, destacando Dragut, Sinan y Aidim conocido como el "Terror del Diablo", quienes atacaron no sólo a los barcos que navegaban por el Mediterráneo, sino que sus acciones llegaban al ataque a las poblaciones de los litorales.

España viendo amenazadas sus posiciones en el Africa envía en contra de Barbarroja a Muley Hascen (Hassan) el desterrado rey de Túnez quien venció a Barbarroja en el mes de julio de 1543. Los berberiscos fueron tratados de liquidar, durante muchos años varias expediciones fueron lanzadas en su contra en 1655, 1671, 1677 y 1683 sin que se tuviera éxito, pero a finales de mayo de 1830 una gran flota francesa, partió de Tolón al mando del almirante Duperré, quien con 37,000 soldados, caballería-

y artillería, llegando a mediados de junio a Argel, derrotando a los moros después de varios días de fuertes bombardeos, así poco a poco las tribus fueron sometidas a la piratería berberisca fue exterminada.

#### 1.7.- LOS VIKINGOS.

Infestaron las aguas de Europa occidental, los piratas nórdicos, fueron llamados "vikings" cuyo nombre "significa ladrón de mar o piratas" (14), estos marinos escandinavos, representaban a la aristocracia escandinava. Tenía un estricto sentido de la organización y poseían igualmente un código de leyes -- muy riguroso, el cual regía la división del botín y se ejecutaba un castigo por desertión, traición o robo, poseían un fuerte sentido del gobierno y una fuerte inclinación para la colonización, sus naves eran largas, estrechas, de poco calado y de extremos puntiagudos, impulsadas a remo y provistos de una vela, -- que era izada, cuando el viento y el temporal lo permitían, en sus inicios, estas naves no llevaban más de diez remos a cada lado, con una tripulación de sesenta hombres que se turnaban los remos, posteriormente llegaron a ser hasta sesenta remadores a la vez, a diferencia de las galeras del Mediterráneo, los barcos vikingos sólo llevaban hombres libres, y cada uno de ellos era un guerrero bien instruido e inclusive para el joven Noruego de-

(14).- J y F Gall. op. cit. 39.

la clase superior, el tomar parte en una expedición vikinga, era considerada como parte de su educación. De los costados del barco pendían los escudos de los vikingos, pintados con los emblemas o timbres de sus dueños. Sus armas eran venablos, jabalinas, hachas, flechas y espadas, su armadura consistía en una cota de malla, dirigían sus ataques a las costas, tomaban provisiones mu jeres y hasta monjes, finalmente incursionaban tierra dentro se establecían en él, se cesaban con los naturales y formaban una comunidad independiente cuya principal actividad era la pirate ría.

"El primero de esos invasores cuyo nombre ha llegado has ta nosotros, fue Turgesios, quien a partir de 795 se fue apode-- rando de la mitad de Irlanda. En aquella misma época, otros "vi-- kingos" se esparcieron por Escocia, saqueando sin dar cuartel en toda la zona de las comunicaciones de la costa oeste. Hacia me-- diados del siglo IX se envalentonaron; las Islas Británicas no -- eran bastante ricas, por lo que remontaron el Rhin, el Escalda -- y el Sena, llegando ante París en el año de 912. El conde Rudes, primer Capete, les cedió la provincia que está frente a las cos-- tas de la Mancha y que hoy se llama Normandía. Los descendientes de estos normandos fueron los conquistadores de Inglaterra en -- 1066". (15)

#### 1.8.- LA LIGA HANSEÁTICA.

Debido a los constantes ataques de los piratas del Norte  
(15).- Idem. p. 40.

los cuales acechaban en las entradas de los ríos alemanes, los que producían grandes pérdidas para los barcos mercantes que surcaban el Mar del Norte y el Báltico, se crea en el año 1241 la Liga Hanseática, formada inicialmente por las ciudades de Lübeck y Hamburgo, siendo fortalecida rápidamente por otras ciudades que se unieron a ella, fijando finalmente su departamento central en Wisby, Gotlandia.

Los marinos de Hamburgo y de Lübeck combatieron la piratería y lograron tenerlos más o menos a raya, sin embargo cuando terminaron con ellos, y a causa de la expansión comercial de las ciudades alemanas y el creciente comercio inglés, sin tener a quien combatir los marinos Hanseáticos integrantes de la liga, se convierten en piratas y conociendo plenamente la manera de actuar del pirata y conociendo plenamente la manera de actuar del pirata fueron muchos más peligrosos que los piratas a quienes habían combatido y para cuyo exterminio había sido creada. Así nació una cofradía de piratas que fue bautizada los "Hermanos Avitualladores" o los "Amigos de Dios y los enemigos de los Hombres".

Los jefes más destacados de esta cofradía fueron Godkin, Stertebeker, Moltke y Menteufel, la verdad es que se sabe poco acerca de ellos. Sus elementos eran reclutados entre los desertores y ladrones del Báltico y del Mar del Norte, pero nada se sabe sobre su organización, leyes y costumbres, eran buenos marinos y sus embarcaciones eran los más veloces de aquellos mares.

"La amenaza llegó a ser tan grave que se organizaron numerosas expediciones contra ellos. La Primera armada por Suecia e Inglaterra, fracasó. La segunda, organizada por las mismas ciudades hanseáticas, tampoco tuvo éxito. Por fin, en 1402, la flota de Hamburgo, al mando de Simón Utrecht, acabó con los piratas y ejecutó a su jefe Stertebeker. La tradición cuenta que el palo mayor de su navío estaba hueco y relleno de oro; esta fortuna -- bastó para pagar los gastos de la expedición, los de los perjuicios causados por los piratas a los mercaderes y aún quedó oro suficiente para coronar el campanario de la iglesia de San Nicolás de Hamburgo". (16)

#### 1.9.- LOS INGLESES.

Es importante la participación que tuvieron los ingleses dentro de la historia de la piratería, cuyo inicio se remonta -- a partir del desmembramiento del imperio Romano, sin embargo esta actividad se desarrolla con mayor fuerza en los siglos XV y XVI, por lo que para el desarrollo del presente apartado se explicaran las diferentes etapas que tuvo la piratería en las aguas inglesas.

Inglaterra, indefensa después de la caída de Roma, tiene que soportar los embates de los piratas escandinavos, así;

Bajo el reinado de Alfredo se trató de poner freno a los

(16).- Idem. p. 41.

ataques de los piratas, creándose en el año de 892, la primera marina inglesa, y se decreta una ley por la cual todos los escandinavos sin excepción, son considerados como piratas, lográndose con ello la disminución de los ataques piratas, y el comercio nuevamente vuelve a cobrar vigor.

Durante el reinado de Enrique III, el peligro de los piratas irlandeses, escoceses, galeses y franceses se hizo inminente y los barcos que comerciaban con Inglaterra averse se atravesaban a salir del puerto.

En el transcurso del reinado de Eduardo I y Eduardo II se pone remedio temporal a la piratería, pero a la muerte de Eduardo II, la flota inglesa es descuidada y algunos de sus mejores barcos son vendidos y florece nuevamente la piratería, fue tal el impacto que causó esta actividad el comercio, que obligó a la creación de la llamada "Unión de los Cinco Puertos", en el año 1330 por los puertos de Hastings, Romne, Hythe, Douvres y Sandwich, teniendo por objeto principal el ejercer vigilancia policial en la costa sudoeste de Inglaterra y mares contiguos, cumpliendo cabalmente sus funciones hasta el día en que se le otorgaron mayores prerrogativas, siendo la más importante el derecho al saqueo de los navíos mercantes extranjeros.

Durante el reinado de Enrique VI, la piratería cobra grandes dimensiones, ahora los piratas atacaban a los barcos ingleses sin excepción, siendo tan grave este problema que ahora resultaba más barato transportar las mercancías por tierra que por mar.

Bajo el reinado de Enrique VII, fue instituido un nuevo método para contrarestar a la piratería, sin embargo sus resultados fueron contra producentes. Fue ésta la emisión de patentes de corso o represalia, por la cual daba a su portador el derecho de tomar la ley por su propia mano, así por ejemplo; si un comerciante inglés había sufrido la pérdida de su mercancía a manos de un pirata francés, se procuraba una patente de corso de su gobierno, la cual le autorizaba para tomar mercancías de otro barco francés, por el mismo valor que la pérdida sufrida.

Sin embargo el uso de estas patentes pronto declinó en un abuso y eran utilizadas para robar a cuanto barco encontraban a su paso, sin importar nacionalidad, posteriormente los piratas son atacados y éstos suspendieron temporalmente su actividad.

El reinado de Isabel, se caracterizó por su doble posición frente a la piratería, pues mientras por un lado atacaba a los trasgresores de la ley, por el otro lado los apoyaba financiando esta empresa.

Las organizaciones de piratas estaban fuertemente asociadas a las familias de la nobleza y cuando algún caso era investigado necesariamente se llegaba a un alto funcionario de la corona. Entre los piratas más importantes destacaban William Hawhikns Sir Richard Grenvill y los Killigrew.

Sir John Killigrew, hizo de la piratería una empresa de pequeños burgueses, pues todos los miembros de su familia integraban toda una red de piratas y encubridores de esta actividad.

a lo largo de las costas inglesas, llegando a institucionalizarse la piratería y se redacta un reglamento por el cual los capitanes de los barcos no tocarían más del cinco por ciento del botín e hizo construir hospedaje para las tripulaciones y previendo eventualidades, artilló con cien cañones su castillo de Pen-dennis, sin embargo a la muerte de Sir John los piratas fueron perseguidos y castigados con la horca.

En aquella misma época Guillermo de Orange y numerosos holandeses lanzaron un proyecto de República y adoptaron como nombre "Méndigos del mar", su primer refugio fue la Rochell, donde el príncipe hongolote Conde, reunió corsarios de varias naciones protestantes dándoles patentes de corso contra todos los barcos católicos fuesen franceses o españoles, durante muchos años floreció esta república que contaba aproximadamente con cien barcos y que además contaba con el apoyo de los comerciantes ingleses.

Cuando Jacobo subió al trono de Inglaterra, su política exterior cambió profundamente, la paz, dio lugar a dificultades de orden interno, se retiraron naves y sus marineros quedaron sin empleo, pues la marina mercante no podía dar cabida a tantos marinos, pronto esos hombres sin empleo se vuelven a la piratería como una opción de sobrevivencia, tanto el comercio de Inglaterra, como el comercio de España fueron víctimas nuevamente de los ataques de los piratas berberiscos, sus barcos de vela rondaban por el Atlántico norte y llegaban hasta las costas inglesas, el gobierno enviaba un barco tras otro en busca de los piratas,-

logrando en ocasiones aprehender a algunos de ellos pero eran dejados en libertad cuando habían terminado de despojarlos de su cargamento, y los pocos que eran enjuiciados, eran levemente castigados, debido a sus todavía amistosas relaciones. Si los corsarios ya no tenían tanta seguridad en los puertos ingleses, si la tenían en los puertos del sur de Irlanda. Los piratas que destacaron en aquella época fueron Henry Mainwaring, el capitán John-Warden y Sir Francis Veney.

Ya durante el reinado de Carlos I, los ataques de los piratas seguían creciendo y "Varios años pasaron antes que Carlos I y sus consejeros intentaran algo definido en el asunto: pero en 1367 mandaron al almirante Rainborow, en expedición punitiva contra Salle, lo cual trajo por consecuencia un favorable cambio súbdito, aunque temporal, y la costa inglesa se vio el fin libre de piratas berberiscos. Esta fue la única ocasión durante todo el reinado en que se tomaron medidas realmente amplias, y poco tiempo después del regreso de Rainborow retornaron los piratas a sus acostumbradas querencias". (17). A la muerte de Carlos I se introdujeron mejoras a la marina y ésta se convirtió en una gran marina de guerra, los marinos obtenían un aceptable salario pagado puntualmente y se conceden medallas a los más destacados, elevando el deseo de los marinos a capacitarse cada día más. Empezando así una lucha feroz contra los piratas que asolaban el canal de la Mancha. El Canal de Bristol. en Lundy Island, y -

(17).- Philip Goss. Los Piratas del Norte. op. cit. p. 163.

otros refugios de los piratas.

La primera guerra holandesa dio empleo a los marinos Ingleses, y la mayoría de los piratas ingleses no titubearon en alistarse en defensa de su país. Al terminar la primera guerra contra Holanda una flota al mando de Blake, zarpó contra los corsarios de Túnez.

"A la caída de Commonwealth la marina de guerra volvió a deteriorarse, causando un consecuente aumento de la piratería en el Canal. Tras la Restauración, Carlos II envió a sir Thomás - - Allen contra la costa de Berberis, quien bombardeó a Algeria, y en 1761 sir Edwar Spragge hizo lo mismo en Bugia. Diez años más tarde, debido a la interrupción del tráfico francés en el Mediterráneo, el almirante Du Quesne, al mando de una flota, destruyó ocho galeras corsarias en el puerto de Scio, lo cual hizo doblar la cabeza a los piratas". (18)

De ahí en adelante la piratería dejó de ser una amenaza y decae rápidamente convirtiéndose en un problema local del Mediterráneo.

#### 1.10.- LA PIRATERIA EN AMERICA.

##### 1.10.1.- NORTEAMERICA.

Dos cambios importantes ocurridos al finalizar el siglo XVII dieron un nuevo giro a la piratería, el primero fue una --

(18).- Idem. p. 164.

fuerte vigilancia que ejercía el Estado en sus litorales, y el segundo fue las nuevas relaciones de la Gran Bretaña con sus colonias norteamericanas, éste último cambio consistió en la aprobación del Acta de Navegación, por virtud de la cual, se prohibía toda relación comercial de sus colonias con el resto de los países, esto es todo el comercio de Nueva Inglaterra se tenía que hacer necesariamente vía Inglaterra, lo cual repercutía en el precio de la mercancía, el cual se incrementaba.

"Poco después de promulgada el acta de navegación, vino, en 1697, la paz de Ryswik, que puso fin a casi todas las actividades corsarias en el Caribe y por fin, dieciséis años más tarde terminaron con la paz de Utrecht las guerras de sucesión que se habían prolongado entre Francia e Inglaterra por casi medio siglo". (19) A consecuencia de esto, miles de hombres quedaron sin empleo, la marina mercante no era suficiente para dar empleo a estas personas, muchos de ellos se establecieron en tierra, mientras que otros se hicieron a la mar nuevamente pero ahora sin patente de corso, se dedicaron a la piratería y tenían un itinerario regular, zarpaban de algún puerto de Nueva Inglaterra, hacia el mar Rojo, el golfo de Persia y la costa de Malabar atacaban a cuanta embarcación encontraban, su botín consistía en bordados y sedas de Oriente, joyas y ornamentos de oro y plata, los piratas regresaban nuevamente a su punto de partida, donde siempre encontraban comprador para sus mercancías. "En 1698 el secretario de Estado recibió información bajo juramento de que (Thomás Too, —

(19).- Philip Goss. Los piratas del Oeste. op. cit. pp. 47 y 48.

William Mage, John Ireland, Thomás Wake y otros, todos conocidos piratas, quienes habían hecho viajes piráticos y retornado de — ellos con muchas riquezas), vivían sin recato alguno en Nueva In-  
glaterra, ni tenían por que sentir vergüenza tampoco, pues todo-  
buen pirata estaba conforme con la declaración prestada en Old-  
Bailey por Darbi Mullins, de la tripulación que zarpó con el ca-  
pitán Kidd para apresar a Too, Magee Ireland. Esta declaración—  
expresaba la opinión, general entre piratas, de que no era peca-  
do el que un cristiano les robase a los paganos. En bostón y en-  
Nueva York había siempre voluntarios dispuestos a embarcar. En -  
les antillas había numerosos puertos propicios donde hacer provi-  
siones. Y una vez doblado el Cabo de Buena Esperanza, la gran is-  
la de Madagascar prestaba amparo a cualquier rufián que en ella-  
se refugiase". (20) No obstante en los mares del Oriente existía  
el peligro de encontrarse con los buques de holandeses. Los más-  
famosos piratas que seguían el itinerario eran Averi y Kid.

"Los Estados de Nueva Inglaterra se habían convertido —  
por esta época (1718) en el principal emporio de la piratería. -  
Se violaba y se saqueaba fuera de las costas de América, en las-  
Antillas occidentales y en el océano Indico, y el producto del -  
saqueo era llevado allí para venderlo. Cuando se encontraban de-  
masiado lejos de los provechosos puertos americanos, los piratas  
se veían obligados a buscar un refugio seguro donde carener los-  
barcos, reparar los aparejos y abastecerse de comestibles y ---  
agua. La isla ideal que llenaba estas necesidades era Madagascar,

(20).- Idem. no. 48 y 49.

que se hallaba bastante lejos del acecho de la flota de guerra - del rey de Inglaterra y otras potencias de igual calibre. Los navios eran generalmente amigables. Por otra parte, el sitio era un centro de operaciones magnifico que les permitia actuar en el mar Rojo y la costa Malebar, campos fértiles para la captura de embarcaciones, particularmente barcos de contrabando moros e indios y cuando la ocasión se presentaba, algún buque de la East India Company". (21)

A principios del siglo XVIII, la piratería en América -- del Norte se había convertido en un gran negocio, con almacenes y agentes comerciales en muchas de las bahías y puertos desde Salem, en el Norte hasta Charleston, en Carolina del Sur, los cuales con el tiempo fueron verdaderos emporios para el reclutamiento de voluntarios. "El golfo de Florida se había convertido en un hormiguero de los piratas, que hallaban siempre seguro refugio en las Antillas y en el continente hispánico. Sus buques salían regularmente de Nueva York, Newoort y Filadelfia, asegurándose que en éste último puerto (no sólo se hacían de la vista -- gorda, sino que hasta abrazaban a los piratas, barcos y hombres). No sólo eran los comerciantes quienes estaban asociados a ellos; no pocos gobernantes coloniales recibieron regalos o se dejaron sobornar ante las noticias de un buen botín en cuenta". (22) Lo cierto era que tanto los gobernantes como los habitantes de esos

(21).- Idem. p. 67.

(22).- Idem. p. 81.

lugares se beneficiaban con el comercio de las mercancías, y aún cuando algún pirata era capturado por algún gobernador, se veía imposibilitado para imponerle castigo alguno, pues no había medios para juzgarle y los Tribunales del Almirantazgo se encontraban en Inglaterra y el proceso era largo, costoso y fastidioso, puesto que se tenía que llevar tanto a los piratas y testigos y costear los gastos, por lo que resultaba más barato pasar por alto esta actividad y si podían obtener alguna utilidad resultaba mejor.

"Todos los esfuerzos que realizaron los monarcos ingleses para reducir a los piratas; amenazas, sobornos, etcétera, no dieron el menor resultado. Las guerras del siglo XVIII sirvieron únicamente para aumentar el número de corsarios de todas las naciones, y como ya había dicho el reverendo Cotton Mather (los corsarios degeneraban generalmente en piratas)". (23)

#### 1.10.2.- FILIBUSTERISMO.

El filibusterismo, tienen su origen en los llamados bucaneros, quienes eran hombres que habían escapado de presidio, el bucanero se estableció en el Oeste y en el Norte del cabo San Nicolás, y en la isla de la Esneñola en ese lugar el ganado polula por todas partes, toros, vacas, uercos en estado salvaje, que ellos descuartizan, secan al sol y ahumen la carne con madera verde quemada, y se dedican a comercializar la carne con los bar

(23).- Idem. p. 87.

cos, "Al parecer ese comercio de abastecimiento marítimo se desarrolla rápidamente. Es una necesidad, porque los franceses, ingleses y holandeses tienen que rellenar sus bultos de víveres - después de la penosa travesía del Atlántico. Los muertos españoles les estaban cerrados y además tenían que evitarlos para no ser capturados. Mejor que desembarcar en la isla y cazar los animales que necesitan, preferían comprarlos". (24) Los productos -- eran intercambiados, los bucaneros entregaban carne seca y frutas frescas y recibían, armas, pólvora, objetos de uso corriente y telas para luego venderlas de contrabando.

España cierra sus colonias a todo comercio con otros países todas las mercancías tenían que ser importadas directamente de la península, por ello el contrabando se incrementaba, siendo los bucaneros los intermediarios, los barcos españoles también -- se acercan a ellos y les compran la mercancía con la que les habían pagado la carne seca y las frutas.

"Poco a poco aumentan en número, nada hay de cierto todavía, pero ya pueden contarse cien o doscientos como máximo. Sin embargo, su existencia ya es conocida en los puertos europeos. -- Los barcos abastecen, repiten el eco de su vida libre. Muchos -- aventureros acudieron a reunirse con ellos. Protestantes, ladrones, criminales evadidos, desertores del ejército y de la marina. Todos los que temen y quieren escapar del peso de la ley. Y también los "bonds-men". (25)

(24).- P. y J. Gall. EL FILIBUSTERISMO. op. cit. p. 81.

(25).- Idem. p. 83.

Los "bonds-men" eran esclavos blancos a quienes se hacia trabajar en las colonias inglesas, habiendo sido capturados principalmente en Bristol, y eran muy apreciados porque eran más activos que los esclavos negros.

En el año de 1620 los españoles atacan a los bucaneros - "Columnas de soldados españoles, salidos del centro y del este - de la isla, intentan un movimiento circular para exterminarlos.- Un enemigo desorganizado es fácil de vencer, pero difícil de capturar. Los bucaneros se repliegan hacia la costa. Los españoles matan a los que encuentran y se esfuerzan desesmeradamente por registrar todos los sótos y talleres. Los bucaneros se refugian entonces en la isla de la Tortuga a donde sus enemigos no van a perseguir". (26).

Debido a este ataque los bucaneros sienten la necesidad de unirse, pues se encontraban separados en grupos los cuales hablaban el idioma de su país de origen y en la Española vivían separados un grupo de otro. Nace así la "Cofradía de los Hermanos de la Costa" y se dice que crearon su propia Constitución, esta ley, es conocida solamente por tradición oral, llegando a nosotros algunas de sus leyes. Su unión tenía el objeto de fundar una sociedad para salvaguardar la libertad que se les había quitado a la fuerza.

La primera de sus normas fue "Ni prejuicios de nacionalidad ni de religión". Esto es, que en aquella sociedad el hombre-

(26).- Idem. p.p. 84 y 85.

valfa como individuo, no como nacionales de tal o cual país, ni eran distinguidos por su religión.

"No existe la propiedad individual", se refería a la propiedad de la tierra y los bienes de uso común, así todos los barcos pertenecen a la comunidad, al adherirse un nuevo miembro a Cofradía, perdía todo su derecho sobre su barco, si es que era su propietario.

"La Cofradía no tiene menor ingerencia en la libertad de cada cual", esto es, cada uno de sus miembros puede separarse de ella, en el momento que lo desee.

"No se admiten Mujeres"; esto es, en la isla de la Tortuga no se permitía desembarcar a mujeres blancas, pero se tiene noticia de que las mujeres negras que eran capturadas si vivían en la isla, desconociéndose en que condiciones.

Bajo las normas de la "Cofradía de los Hermanos de la -- Costa", nace el filibusterismo, cuyo centro de operaciones era la Isla de la Tortuga. Bajo esta sociedad se impone elegir a un jefe con el objeto de estar preparados para cualquier ataque futuro, pero esto sólo lo será para efectos militares únicamente, pues en tiempo de paz, el hombre es libre y no existe jerarquías.

Desde el momento del ataque español en 1620 los ahora filibusteros se lanzan a la mar y atacan a todo navío que se encuentran a su paso. La historia que marca el sendero que ha de seguir el filibusterismo es la siguiente: Pierre Legrand, navegante frente a las costas de la Española, en una embarcación pequeña -

donde van veintiocho hombres, de pronto aparece un convoy español. "Pierre Legrand espera a la noche y hace jurar a sus hombres que tomaran el galeón o moriran. Se acercan al navío. Pierre agujerea su embarcación y cuando suben por la borda del galeón, aquella ya esté medio hundida. Todo se hace en calma en el galeón. Trepan al puente. El vigía se desploma sin lanzar un grito apuñalado. Y en seguida, se produce un gran tumulto. Con el hacha y pistola en sus manos, Legrans salta al comedor de los oficiales donde éstos jugaban a los naipes. Uno de ellos exclama: "¡Jesús; ¿Son demonios o que?" Los marineros son capturados en el entrepuente sin hacer gran resistencia. Ni uno sólo filibustero ha sido herido. Legrand detiene el galeón. Las luces del convoy, ignorantes del ataque, desaparecen una a una".(27). Sin embargo, el barco ahora en manos de los filibusteros se dirige a Francia, donde es vendido junto con sus mercancías, Legrand y sus hombres con el botín obtenido se retiran a vivir pacíficamente para gozar de su riqueza. Con este acontecimiento los filibusteros, se lanzan a la aventura y hacen de la piratería su principal actividad, abanconando para siempre el comerciar con carne seca y frutas.

Los filibusteros viven más o menos tranquilos en la Isla de la Tortuga siguiendo con su actividad, pero en 1654, la isla es atacada por los españoles, los cuales en una acción relámpago, toman desprevenidos a los filibusteros, los cuales son vencidos.

(27).- Idem. p. 91.

dos y aprovechando la obscuridad de la noche salen de la Tortuga para refugiarse en la Española "En realidad su destierro no duró mucho; un año más o menos. Contra lo que ellos esperaban, los españoles abandonaron la isla sin dejar ni siquiera una guarnición de soldados. Madrid necesitaba sus hombres en el continente y el rey creyó erróneamente que bastaba con la lección. En 1655 los filibusteros regresaron a su guarida". (28)

"Ese año de 1655 muestra otro signo de desintegración. Una expedición inglesa se apodera de Jamaica y funda la ciudad de Port Royal. El gobernador de esta nueva colonia inglesa invita a todos los filibusteros a ir allí a instalarse. Todos los que son de origen británico desertan inmediatamente de la Tortuga. La "Cofradía" no muere, pero este primer golpe va a afectarla profundamente. La expedición que va a salir de la Española -- contará ya con muy pocos filibusteros ingleses". (29)

"En el año de 1690 doblan las campanas por la "Cofradía de los Hermanos de la costa". La partida de los filibusteros ingleses hacia Port-Royal había abierto la primera brecha, aunque algunas personalidades como Mansvelt habían logrado conservar la unidad a toda costa. La guerra franco-inglesa ha destruido todo. La "Cofradía" basaba su fuerza en su posición apátrida; la mayoría franco-británica de filibusteros, garantizaba su unidad. En la batalla de Cap-Francais, los filibusteros ingleses y france--

(28).- Idem. p. 102.

(29).- Idem.- p. 103.

ses se lanzaron los unos contra los otros, formando tropas de choque. Ellos mismos sellaron el destino de la "Cofradía". (30)

Así el filibusterismo de la Isla Tortuga había terminado, ahora se podía hablar de un filibusterismo inglés o francés la "Cofradía" se encuentra desintegrada.

#### 1.11.- LA PIRATERIA EN MEXICO.

##### 1.11.1.- VERACRUZ.

En varias ocasiones, Veracruz fue visitada por piratas ingleses, franceses y principalmente por los filibusteros, recordemos que Francia e Inglaterra, luchaban por posesionarse de las colonias españolas, puesto que no estaban conformes, con la bula del Papa Alejandro VI "intercoetera" que dividió las tierras descubiertas a España y Portugal, aunado a lo anterior se encontraban las riquezas de la nueva España, los ataques a este puerto eran constantes, por ejemplo, en 1568, procedente de Campeche, la flotilla de John Hawkins, compuesta por 6 navíos, llegó al fondadero de Ulúa. El pirata había enarbolado las insignias españolas, de suerte que los oficiales reales salieron a recibirlo sin recelo y fueron aprehendidos, así como pacíficamente la fortaleza.

"...por real cédula expedida por Felipe IV el 6 de febrero de 1629 ordenaba la creación de la Armada de Barlovento para-

(30).- Idem. p. 115.

la defensa de las costas de Nueva España, lo que se efectuó hasta en tiempos del virrey duque de Escalona (1640-1642) ... En el corto gobierno del duque de Escalona se consiguió establecer en Veracruz unos buques guardacostas para que limpiasen el Golfo de corsarios e impidieron los contrabandos..."; (31) sin embargo de poco sirvió la flota puesto que era muy débil para resistir las embestidas de los piratas.

En 1683 la flota del pirata Lorencillo atacó y tomó el puerto sin que se hubiera ofrecido resistencia alguna, los primeros objetos de saqueo fueron, alhajas, barras de plata, vino, jamones, aceites y objetos sagrados, se calcula también que el monto del saqueo fueron entre cinco o seis millones de pesos, va-rios días duró la toma del puerto en el cual murieron muchos de sus habitantes, pues de una población de 6 mil habitantes solo quedaron 3,900, llevándose los piratas cautivos a 1800 entre mujeres y niños, los demás murieron.

Varios intentos se hicieron para tratar de retirar a los piratas de las aguas de la Nueva España, sin que obtuvieran grandes resultados.

#### 1.11.2.- ACAPULCO.

Acapulco se alzaba como uno de los principales puertos -

(31).- Tardiff, Guillermo. Historia del Comercio Exterior Mexicano no. 1503-1847. T. I. México 1968 ed. Geográfica Panamericana. v. 101.

comerciales del mundo, por su excelente condición portuaria, el "Galeón de Manila o "Nao de China" llegaba frecuentemente al puerto donde era recibido con gran alegría, cargado de telas, especias, objetos de arte y todos los productos del Oriente, también llegaban al puerto oro y plata del Perú y Chile, estos objetos eran vendidos en la Gran feria de Acapulco a la que con debida anticipación, salían recuas de mulas que partían de México -- cargadas de productos locales, para ser vendidas en el puerto.

"Siendo el lugar comercial por excelencia era natural -- que el gobierno de Nueva España se preocupara por ponerlo en estado de defensa y que su misma importancia como puerto principal despertara la codicia de los piratas holandeses e ingleses. En efecto, Acapulco fue visitado por los holandeses el 11 de octubre de 1615 con una flota de seis navíos; al ser visto desde el fuerte se le dispararon unos cañonazos y Speilbergen, el almirante alemán que la comandaba, izó bandera blanca y en son de paz, se hizo de provisiones canjeándolas por prisioneros españoles que llevaba a bordo. La ambición principal de los piratas, no era -- tanto el puerto como atraer al galeón de Manila y apoderarse de sus riquezas, como lo demuestra el corsario Inglés Anson que se presentó ante Acapulco en 1742 y estuvo al acecho de la nao; pero dándose cuenta los vigías del fuerte de su sospechosa presencia, el Gobierno de Nueva España decidió aplazar el viaje del galeón hasta el año venidero. (32) así cuantos intentos hicieron --

(32).-- Fuerte de San Diego, en Acapulco, Gro". Instituto Nacional de Antropología e Historia. México 1981. p. 5.

los corsarios para asaltar Acapulco fueron inútiles, pero fuera del puerto, el galeón continuamente era saqueado, debido a lo anterior, la Nao de China cambió su itinerario y el puerto de Acapulco dejó de ser el centro del comercio Oriental, y con el semi abandono del puerto, dejó de ser tentación para los embates piratas.

### 1.11.3.- CAMPECHE.

Al igual que Veracruz, Campeche fue asediada por los piratas en múltiples ocasiones, entre los piratas más famosos que atacaron la ciudad se encuentran el filibustero William Parker en 1597, Diego el Mulato en 1633 y 1636, Jacobo Jackson, conde de Santa Catalina en 1644, Henry Morgan en 1661 y otros tantos hasta los alrededores de 1717, cuando el gobierno de la Nueva España decide hacer un esfuerzo más por arrojar de sus litorales a los piratas, ésta última expedición se inicia cuando "Celebrando el tratado de Utrecht en la cual nade se dijo de dichos piratas, el gobierno Español, en plena paz con Inglaterra, creyó necesario impulsarlos (sic) de su territorio, y al efecto libró sus apremiantes órdenes al Virreinato de Nueva España y al gobierno de Yucatán para que sin demora, fuesen barridas cuantas madrigueras tuviesen en Yucatán, empezando por la de la isla Tris, en donde se sabía que habían levantado fortificaciones considerables". (33). Así zarpó de Campeche una expedición con rumbo a la isla Tris, al mando de don Alfonso Felipe de Andrade, sargento - (33).- Tardif, Guillermo. op. cit. p. 103.

mayor de veracruz.

Los piratas fueron sorprendidos y Andrade alcanzó un --- gran triunfo, se apoderó de toda la isla, el Virrey, mandó construir una prisión en la isla Tris y unos meses más tarde la isla es atacada de nuevo por los piratas, siendo repelidos por Andrade, siendo derrotados y desde entonces no volvieron jamás.

## CAPITULO SEGUNDO.

### 2.- CONCEPTOS Y ELEMENTOS.

#### 2.1.- EL CORSO.

##### 2.1.1.- LA CONVENCION DE PARIS DE 1856.

#### 2.2.- LOS BUCANEROS.

#### 2.3.- LOS FILIBUSTEROS.

#### 2.4.- LOS VIKINGOS.

#### 2.5.- LA PIRATERIA.

##### 2.5.1.- ELEMENTOS.

##### 2.5.2.- CAUSAS POR LAS CUALES SE DA LA PIRATERIA.

## CAPITULO II.

### 2.- CONCEPTOS Y ELEMENTOS.

En el capítulo anterior nos hemos referido a la historia de la piratería de una manera general, en donde se abarcaron conceptos como el Corso, Bucaneros, Filibusteros, Vikingos y Piratería que es el tema central de este trabajo, y si bien todos éstos términos se utilizaron en ocasiones indistintamente para señalar a determinados personajes, en el fondo cada una de estas - palabras posee un sentido diferente; aún cuando en ocasiones sus actos son muy similares e inclusive se identificaran plensmente - con los actos de piratería, pues bien, a cada uno de estos términos dedicaremos nuestra atención en el presente capítulo, así - iniciaremos con:

## 2.1.- EL CORSO.

El Corso marítimo fue una institución derivada de la costumbre militar, teniendo que conducirse conforme a las leyes y usos de la guerra, debiendo observar también rigurosamente las instrucciones contenidas en su autorización, que era expedida por el gobierno de un país determinado quien la concedía en forma de una "Patente de Corso" "En francés se llama "lettre de course", "lettre de marque" o "commission en guerre", usándose indistintamente las tres expresiones (las lettres de marque", que se llamaban también "lettres de represailles", no implicaba necesariamente la declaración del estado de guerra); "Kaperbrief, en alemán, y "Commission", simplemente la patente inglesa". (1)

Sin embargo no sólo existió el corso general, el cual era autorizado en tiempos de guerra total, ejercido por todos los súbditos de una estado, sobre todas las propiedades del otro beligerente; sino también el corso particular o corso de represalias, que era ejercido bajo la autorización del Soberano, pero sólo por aquellos súbditos que lo solicitaban, mediante la exposición de alguna ofensa o daños efectivos o imaginarios.

De esta manera podemos definir el Corso general de la siguiente manera: "Bajo el nombre de Corso marítimo se comprende la empresa naval de un particular contra los enemigos de su Está

(1).- De Azcarraga y De Bustamante, José Luis. El Corso Marítimo. ed. Consejo Superior de Investigaciones Científicas "Francisco De Victoria". MADRID. 1950. p. 28.

do, realizada con el permiso y bajo la autoridad de la potencia beligerante, con el exclusivo objeto de causar pérdidas al comercio enemigo y entorpecer el neutral que se relacione con dichos enemigos". (2)

En cambio el corso particular se diferenciaba porque : - tenía como único objeto, según Salvador Poggio "la reparación de un afío privado; es decir cuando por extranjeros se lastimaban -- los intereses particulares de los súbditos de un Soberano, concedía éste letras o cartas de represalias a sus súbditos ofendidos con cuya autorización las ejercían sobre los bienes de la parte ofensora. Las represalias en la Edad Media eran una especie de -- corso marítimo, en que cada ciudadano ofendido apelaba a las armas para alcanzar satisfacción de su agravio". (3)

Desglosando la definición de Corso encontramos que:

a).- Era la empresa naval de un particular contra los -- enemigos de su Estado; Lo anterior, presupone una situación de -- beligerancia entre dos o más Estados y obviamente deben de poseer litorales, de esta manera los países que no tenían una flota de guerra suficiente para desarrollar una defensa exitosa, recurriría a sus súbditos, proporcionándole facilidades para que -- desarrollaran actos de guerra en contra del enemigo o de un neutral relacionado con aquél;

(2).- Idem. p. 27.

(3).- Citado por De Azcarrega y de Bustamante. Op. Cit. p. 28.

b).- Realizada con el permiso y bajo la autoridad de la potencia beligerente; esto es, llenados determinados requisitos (los cuales variaban de acuerdo al país de que se trate, se obtenía esta autorización) y que en general para la obtención de una patente era necesario: 1) Dirigirse al comandante de Marina de su provincia solicitando una patente de corso que le habilitaría como corsario (nombre designado e quien ejercía el Corso), explicando la clase de embarcación que poseía, su porte, armas, pertrechos y gentes de dotación. 2) Prometer puntual observancia de no cometer actos de hostilidad contra sus compatriotas ni contra los súbditos de otros Estados que no estuviesen en guerra. Sin embargo como quedó señalado en el capítulo que antecede, el poseedor de una patente de Corso no siempre cumplió con su promesa, ya que cometía verdaderos actos de saqueo no sólo en contra de los súbditos de otro Estado, sino que también los cometía en contra de los súbditos del estado que les otorgaba las patentes, que bien observados eran verdaderos actos de piratería, haciendo uso incluso de patentes de corso particulares y que nada tenía que ver con un acto de guerra, y 3) Como seguridad de su conducta otorgaría una fianza que se emplearía en caso de daños ocasionados a sus compatriotas o a personas de otros estados.

c).- Con el exclusivo objeto de causar pérdidas al comercio enemigo y entorpecer el neutral que se relacione con dichos enemigos a este respecto cabe lo dicho anteriormente en el sentido de que los poseedores de una patente sea de corso general o particular cometían actos de verdadera piratería en contra de to

do mundo, sin importar su nacionalidad o destino, lo que se pretendía con este requisito era debilitar económicamente al enemigo con el fin de obtener una victoria rápida, lo cual se lograría si se aislaba al enemigo en sus relaciones con otros países.

Por otra parte la autoridad naval, una vez que concedía la patente, prestaba la ayuda necesaria al nuevo corsario, sea personal o material con el objeto de habilitar efectivamente al barco; también se acuerdan las compensaciones o recompensas y el reparto de privilegios de nobleza, pensiones, empleos o grados militares (a este respecto debe recordarse que el gobierno Español exigió a la Reina Isabel de Inglaterra la muerte de Drake, y ésta en cambio lo nombró caballero); Las gratificaciones eran señaladas en función a las presas efectuadas, las cuales tenían que ser llevadas ante un tribunal creado ex profeso para declararlas buenas o malas presas.

Las facultades que se otorgaban eran las siguientes: el corsario podía reconocer las embarcaciones mercantes de cualquier estado, obligándolas a que presentasen la documentación, y contratos de fletamiento, diarios de navegación, roles, listas de pasajeros y tripulación e inclusive estaban autorizados a usar la fuerza en caso de que alguna cosa se les negara; detenían a las embarcaciones enemigas y eran conducidas a los puertos nacionales para determinar la validez de la presa así como la de su carga. Estas facultades traen como resultado que en pocas ocasiones se cometieran actos de piratería autorizada por la autoridad que otorgaba la patente de Corso.

Su justificación histórica según lo anterior, consiste en la falta de una flota de guerra suficiente para proteger sus puertos, costas y súbditos de un país determinado en contra de un ataque enemigo, además de la imperiosa necesidad de proteger a su flota comercial de los ataques de los viratas, que en cierto momento los corsarios se dedicaron a atacar, sin embargo no tardó mucho tiempo en que los corsarios habían de caer dentro -- del concepto de vulgares piratas.

Todos estos factores hacen necesario que en 1856 se cèlebre en París un congreso Internacional, tendiente a extinguir el corso, de la cual nos ocuparemos en el siguiente apartado.

#### 2.1.1.- LA DECLARACION DE PARIS DE 1856.

Convocados por Francia en el año de 1856 se celebró en París un congreso, en donde en la sesión de fecha 8 de abril se propone que se lance al mundo una declaración que constituyese un verdadero y gran éxito para el Derecho Internacional y que sería aceptado en todo el mundo con vivo reconocimiento; surgiendo a la luz del derecho Internacional los siguientes principios:

- 1).- La abolición del Corso.
- 2).- El pabellón cubre la mercancía, salvo el contrabando de guerra.
- 3).- La mercancía neutral no puede ser nunca capturable  
y

4).- La efectividad del bloqueo.

El conde Clarendon representante de Inglaterra acepta la declaración pero impone una importantísima condición, la cual era que "el Corso sea igualmente abolido para todos, ya no es más que una piratería organizada y uno de los mejores azotes de la guerra". (4)

"El representante de Prusia se adhirió inmediatamente a la citada declaración y fue aprobada por otros congresistas, y el 30 de mayo de 1856 firmaron la declaración de 16 de abril del mismo año las partes asistentes, a excepción de Estados Unidos, España y México, quienes no se adhirieron en ese momento los dos últimos nombrados se adhirieron respectivamente el 20 de enero de 1908 y 13 de febrero de 1909, en cuanto a Estados Unidos, se conformaron tácitamente a los principios de la Declaración, en la guerra contra España en 1898.

A continuación mencionaremos las adhesiones y ratificaciones de los diferentes países que aceptaron la Declaración.

En el año de 1856 lo hicieron:

Anhalt,	el 17 de junio.	Suiza, el 28 de julio.
Baden,	el 30 de julio.	Dinamarca, el 25 de junio.
Baviera,	el 4 de julio.	Dos Sicilias, el 31 de mayo.
Bélgica,	el 6 de junio.	El Ecuador, el 6 de diciembre.
Bremen,	el 11 de junio.	Estados Romanos, el 2 de junio.

(4).- Idem. p. 36.

Chile, el 13 de agosto.	Francfort, el 17 de junio.
Argentina, el 1 de octubre.	Grecia, el 20 de junio.
Confederación Germánica el 10 de julio.	Guatemala, el 30 de agosto.
Hamburgo, el 27 de junio.	Países Bajos, el 7 de junio.
Hannover, el 31 de mayo.	Portugal, el 28 de julio.
Haití, el 17 de septiembre.	Principados danubianos, el 3 de junio.
Hesse-Cassel, el 4 de junio.	Saxe-Altembourg, el 9 de junio
Hesse-Darmstadt, el 15 de junio.	Saxe-Coburg-Gotha, el 22 de junio.
Lübeck, el 20 de junio.	Saxe-Royal, el 16 de junio.
Mecklemburg-Strelitz, el 25 de agosto.	Saxe-Weimar, el 22 de junio.
Módano, el 29 de julio.	Suecia y Noruega, el 22 de junio.
Nassau, el 18 de junio.	Toscana, el 5 de junio.
Nueva Granada, el 31 de julio.	El Uruguay, el 2 de septiembre.
Oldembourg, el 9 de junio.	Wutemberg, el 25 de junio.
Parma, el 20 de agosto.	

En el año de 1857 se adhirieron los siguientes Estados:

Brunswick, el 7 de diciembre.	Perú el 23 de noviembre.
-------------------------------	--------------------------

En 1858.

El Salvador, el 2 de enero.	Brasil el 18 de marzo.
-----------------------------	------------------------

Y en 1887 se adhirió únicamente:

Japón, el 10 de marzo.

Y finalmente se adhirió México y España como antes quedó señalado y tácitamente los Estados Unidos pero en esta abundancia de adhesiones citadas faltó, no obstante, las de Abisinia, - Bolivia, China, Colombia, Costa Rica, Congo, Liberia, San Marino Marruecos, Montenegro, Nicaragua, Rumania, Ielas Sandwich y Venezuela, que a pesar de haber sido solicitadas no prestaron, inexplicable o explicablemente su asentimiento.

## 2.2.- LOS BUCANEROS.

Los bucaneros son hombres de origen francés e inglés --- principalmente que se establecieron en la costa noreste de la isla de la Española, desertores del ejército y de la marina, protestantes y esclavos blancos (llamados Bons men a los cuales se hizo alusión en el capítulo que antecede), en suma son personas que viven al margen de la Ley, sin embargo son totalmente pacíficos, a quienes sólo importa olvidar su pasado sin ser molestados, llegan a la isla que es de escasa población, son tierras en las que abunda el ganado (toros, vacas, cerdos) que viven en estado salvaje en la región montañosa; aprenden rápidamente de algunos indígenas arawacos que se habían refugiado en las colinas a conservar la carne de los animales, los cuales son descuartizados, seca su carne al sol y la ahuman quemando madera verde que los arawacos llaman "bucan" de ahí la derivación del nombre de buca-

neros que significa "quien caza y vende carne ahumada" (5). En efecto los bucaneros hacen negocio vendiendo la carne ahumada a los barcos en travesía, cubriendo así las necesidades que tenían las embarcaciones procedentes de francia, inglaterra y holanda, - los cuales no podían llegar a las colonias españolas, puesto que España había prohibido toda relación comercial con otros países, y todo el comercio debería de realizarse y proceder de España; - por tanto resultaba conveniente abastecerse de provisiones por medio de los bucaneros, quienes además de la carne comerciaban también con frutas frescas principalmente citricos, las operaciones se realizaban por medio del trueque, por armas, pólvora, telas, objetos de uso común etc. que después eran intercambiados a los barcos españoles de contrabando, siendo intermediarios los bucaneros.

Nos preguntaremos ¿que tienen que ver los bucaneros con la piratería?, pues bien, al respecto es conveniente señalar que éstos son el antecedente directo de los filibusteros quienes tienen que ver directamente con la piratería en América.

Pues bien, en el año 1620 el gobierno Español decide limpiar las costas americanas de todo aquél que no fuera español y en especial a los protestantes, y atacan ese mismo año a los bucaneros, quienes carecían de una organización común, ya que si bien vivían en la isla, formaban grupos reducidos identificados-

(5).- J. y F. Gall. El Filibusterismo. op. cit. p. 81.

por su lengua de origen, de esta manera resultan una presa fácil para los soldados españoles, quienes matan a todo aquél que encuentran y despavoridos los Bucaneros abandonan la Española y se refugian en la isla de la Tortuga; lo anterior obliga a los bucaneros a buscar una nueva forma de organización a la cual dedicaremos nuestra atención en el siguiente apartado.

### 2.3.- LOS FILIBUSTEROS.

Una vez establecidos en la Isla de la Tortuga, los bucaneros conscientes de la necesidad de unirse para contrarrestar un futuro ataque, en 1621, surge una nueva organización que se denominaba la "Cofradía de los Hermanos de la Costa", a la cual nos referimos en el capítulo primero al hablar del filibusterismo, - por lo que en el presente apartado explicaremos otras cuestiones que son de importancia.

El término Filibustero, "proviene del holandés "Vrij Buiter" "el que va a la captura del botín". En inglés será "freebooter" y en francés "filibustier". (6)

Como ya quedó mencionado con anterioridad es una sociedad conformada por hombres de diferente: nacionalidad, religión- etc. a quienes sólo les importa el estatus de hombres libres y - quienes arrastrados por el deseo de venganza los hace lanzarse - en contra de los galeones puertos e inclusive colonias españolas

(6).- J. y F. Gall. op. cit. p. 9.

en donde llegaban, mataban, destruyen y saquean todo cuanto encuentran a su paso, estos actos que son actos de piratería pura, sin embargo tienen algunas diferencias con respecto de los piratas en general, que aquí enunciaremos empezando por:

Su forma de operación; existen dos formas de operación - el primero consiste en el "merodeo" o "ataque solitario" que consistía en tomar un barco de la "Cofradía", designaban a un capitán y se unían todos aquellos que así lo desearan, atacan a su presa y una vez apoderándose del botín regresan a la base, en donde abandonan el barco y si lo desean posteriormente tomaran otro barco diferente; y el otro sistema era el de las "expediciones" que es utilizado cuando el filibusterismo ha alcanzado gran fuerza y funciona de la siguiente manera, "El almirante elegido se rodea de un Estado Mayor que estudia los planes de ataque. Se recurre como sistema al interrogatorio de los prisioneros para obtener informes. El "almirante" negocia con los gobernadores de Port-Royal y Saint-Domingue. Cuando se decide hacer una expedición, se envían correos de todas las islas señalando una fecha y un lugar de reunión (Esa reunión solía ser en la "Isla de la Vaca", al sur de Santo Domingo, a una distancia igual de la Tortuga y de Port-Royal). Allí acuden los capitanes "solitarios" y se convoca a un consejo de guerra, que fija todos los detalles de la guerra. Cuando se llega a un acuerdo, empieza a funcionar la disciplina. Cada uno tiene su puesto y su papel a desempeñar; y antes de levar anclas el botín ya ha sido teóricamente dividi-

do entre los distintos barcos para su transporte al regreso" (7) el reparto efectivo del botín se hace en una nueva reunión y una vez terminado, los filibusteros se dispersan y no vuelven a reunirse sino hasta la próxima expedición.

Sus barcos; al respecto cabe señalar que los filibusteros nunca construyeron sus barcos, sino que éstos eran tomados de aquellos que se apropiaban en cada uno de sus ataques, además cada barco que llegaba a la cofradía pasaba a formar parte de ésta y eran de uso común; sin embargo "El filibustero empleaba un barco totalmente distinto al "galeón". No podía rivalizar con él en un combate en línea, por lo que le hacía falta disponer de un barco ligero y veloz. El "sloop" respondía plenamente a esas exigencias, con un sólo palo, borda muy baja y estrecho de eslora. Ilevaba 8 a 10 cañones en el puente superior, y solía tener más de 60 toneladas. Se parecía mucho a un moderno yate de alta navegación. Tenía además la ventaja de ser sumamente manejable. Gracias a su poco calado, podía deslizarse fácilmente entre los arrecifes y ocultarse en las ensenadas. Durante el primer período, el "sloop" —y la corbeta, que es de las mismas dimensiones— fueron las únicas embarcaciones utilizadas por los filibusteros. Los galeones eran vendidos o, simplemente hundidos". (8)

En las "expediciones" utilizó la fragata, que era un bar

(7).- Idem. p. 149.

(8).- Idem. p. 150.

co de dos puentes y que estaba artillado con 35 a 50 cañones, -- también utilizaron la galera que se movía por medio de velas y remos.

Sus Banderas o distintivos; en sus inicios utilizaban el pabellón de su país respectivo, pero como era frecuente que en un mismo barco hubieran filibusteros de diferentes nacionalidad, la mayoría elegía los colores, si los filibusteros navegaban con patente de corso, utilizaban la bandera del país que se las otorgó hacia 1680 empezaron a utilizarse banderas rojas, eran pabellones parlamentarios y había dos tipos de éstos:

a) Pabellón con una calavera y un jebali para hacer saber el barco avistado que antes de ser atacado, tenía tiempo necesario para rendirse. (el jebali significaba el tiempo).

b) Pabellón rojo sin diseño alguno, lo que significaba -- que no había cuartel.

El capitán; era elegido al inicio de cada expedición o -- travesía, su autoridad era la misma que tenía cualquier marino, -- y podía ser cambiado a diario pues sólo bastaba el voto de la mayoría, pero a la hora del combate, sus órdenes debían de ser -- obedecidas al pie de la letra y él era quien daba las órdenes, y podía matar con sus propias manos a aquél que no acatara sus órdenes, era elegido por su valentía o experiencia, pero no para -- imponer disciplina por ello a la hora de repartir el botín le correspondía una parte mayor.

La Música.- Entre los filibusteros fue la música de gran

importancia, ya que constituía una especie de distracción durante sus largas travesías y amenizaban el ambiente de día o de noche, pero también constituían una arma de intimidación para su presa, pues antes de abordar un determinado barco, los músicos, hacían sonar estruendosamente sus instrumentos mientras la tripulación saltaba y bailaba, disparaba el aire y gritaba, haciendo de este espectáculo una demostración de fuerza, que no en pocas ocasiones daban grandes resultados. La música constituye un elemento importante que los piratas de otra parte del mundo no poseían y tan sólo los barcos filibusteros utilizaban.

En cuanto a su vestimenta, nunca fue utilizado algún uniforme o ropas con distintivos, y utilizaban las ropas que les quitaban a los prisioneros, simplemente bastaba que les gustara y lo tomaran.

Como ha quedado expuesto líneas arriba, los filibusteros, si bien ejercían la piratería, lo hacían en una forma bastante peculiar en cuanto a su organización, con elementos que no encontramos en la piratería, además su campo de acción se limitaba a las costas americanas, sin que esto obstara para que en ocasiones lo hicieran en otras aguas, otra cosa importante es que sus ataques por lo general eran encaminados hacia las colonias, posesiones y propiedades españolas, sus enemigos declarados.

#### 2.4.- LOS VIKINGOS.

Por lo que hace a los vikingos, es poco lo que se conoce

de estos hombres; "la palabra vikingo significa varésitos de mar o piratas", (9) sus hombres eran salidos de la aristocracia Escandinava, tenían sus leyes bien definidas y un alto sentido del gobierno y la disciplina, el ser parte de la tripulación de un barco Vikingo, era parte de la educación de los jóvenes escandinavos, todos sus integrantes eran hombres libres, es decir, nunca utilizaron esclavos, no eran tampoco ladrones, asesinos, desertores o algo parecido.

Se ha dicho que los Vikingos era un pueblo esencialmente colonizador, y aún cuando cometían actos de piratería, cuando hacían alguna incursión tierra adentro, después de apoderarse de una determinada población, se casaban con las natives del lugar y ahí se establecían permanentemente, y es sostenido que los descendientes de estos grupos, fueron conquistadores de Inglaterra en el año de 1066.

## 2.5.- LA PIRATERIA.

Al respecto no nos referiremos a la forma en que operaban los piratas, consistente en el merodeo o ataque solitario en el cual sólo intervenía uno o dos pequeños barcos, los cuales se ocultaban en las orillas de las costas para después lanzarse sorpresivamente sobre su presa, o bien las expediciones o ataques en grupo en la cual los piratas atacaban en grupo a su presa ago

(9).- Idem. p. 39.

derándose de barcos e inclusive de tripulaciones enteras, por lo que únicamente nos concretaremos al estudio de algunos de sus as pectos más importantes desde el punto de vista jurídico.

La palabra pirata etimológicamente deriva del Latín pira ta que significa "Ladrón que anda robando en el mar" (10). La pi ratería por tanto es la actividad que desarrolla el pirata.

Jurídicamente la piratería ha sido definida como: Todo - acto de violencia o depredación cometidos en contra de personas - o sus bienes o bienes de otros, perpetrados en un lugar no suje - to a la soberanía de ningún Estado y ejecutados con fines priva - dos, constituyendo un peligro para la seguridad del tráfico marí - timo.

En la Primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre - Derecho del Mar, celebrada en Ginebra en 1958, en su artículo 15 de la Convención Sobre Alta Mar se señala:

"Se consideren actos de piratería:

I.- Todo acto ilegal de violencia, detención o depreda - ción cometido con un propósito personal por la tripulación a los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada, y diri - gido;

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

(10).-- Real Academia Española. Diccionario de la Lengua Española. T. V. O-S 17 ed. Edit. Espasa Calpe S.A. Madrid 1981.

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

II.- 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.

III.- Toda acción que tenga por objeto incitar o ayudar-intencionalmente a cometer los actos definidos en los párrafos 1 y 2 de este artículo". (11)

Una vez expuesto el artículo anterior, cabe hacer la aclaración que los actos delictivos a bordo de aeronaves será objeto de análisis en el capítulo V de este trabajo, en donde trataremos los ilícitos cometidos, a bordo de aeronaves, por lo que en este capítulo nos concretaremos a la piratería en su acepción tradicional o sea a los actos que tienen como escenario el teatro del mar.

#### 2.5.1.- ELEMENTOS.

El primer elemento, lo constituye un hecho de violencia contra bienes o personas; el pirata procede, con el ánimo furandi movido por el propósito de robar o saquear, llegando a cometer agresiones contra tripulación y pasajeros; sin embargo el

(11).- García Robles, Alfonso. "La Conferencia de Ginebra y la Anchura del Mar Territorial" Editorial Porrúa. S.A. México 1959. p. 241.

ánimo de lucro, no siempre se presenta, pues puede actuar movido por el ánimo de venganza o de odio, atacando con el sólo objeto de causar algún daño.

Un segundo elemento está constituido por que el hecho de violencia sea realizado en alta mar o provenga de ella, esto es, en alta mar los actos de piratería pueden ser reprimidos por cualquier Estado que sea afectado, puesto que el alta mar no es objeto de soberanía alguna, en cambio los actos cometidos en aguas territoriales no constituye un acto de piratería internacional, sino que queda sometido a la jurisdicción del estado ribereño.

En tercer lugar, el acto debe de ser cometido con violencia, y el uso de ésta debe de ser ilícito, puesto que no todos los actos cometidos en alta mar constituyen un ilícito y como ejemplo tenemos, el caso de una guerra, en los cuales pueden cometerse algunos actos de fuerza ejerciendo el derecho de visita y apresamiento, pero los actos cometidos fuera de estos casos deben de ser considerados como de piratería.

El cuarto elemento se constituye, por el hecho de que los actos de violencia deben de significar un peligro real y efectivo o un riesgo común para la navegación en general, esto es, los ataques deben de ser cometidos, en contra de cualquier embarcación sin importar la nacionalidad de éstas.

#### 2.5.2.- CAUSAS POR LAS CUALES SE DA LA PIRATERIA.

Por otra parte es necesario mencionar algunos de los aspectos políticos y económicos que arrastran a los hombres a convertirse en piratas:

Uno de ellos es la existencia de un pueblo pobre, vecino de un país de comercio desarrollado; en estos casos la envidia viene a ser la razón de ser de la piratería, y la riqueza su objeto.

Otro es la guerra o una revolución, ya que al terminar ésta los hombres que habían servido a su patria quedan sin trabajo, y acostumbrados a los peligros, ven en la piratería una fuente de aventuras y la posibilidad de hacerse ricos, o beneficiarse de sus congéneres.

La tercera es la persecución religiosa, ejemplos de esto los encontramos en las luchas de los berberiscos contra los cristianos, la reforma religiosa de Guillermo de Orange, que une a los holandeses en contra con los protestantes y crean a los "Méndigos del mar", etc.

La cuarta era la situación irregular en la que se situaban algunos hombres que cometían algún ilícito y eran perseguidos por las autoridades, evadidos de prisión, desertores del ejército o la marina, etc, quienes se refugiaban en la piratería como una opción más de supervivencia en libertad.

Aunado a esto se une el factor geográfico que es de gran importancia para la actividad del pirata, toda vez que éstos se refugian generalmente en islas, ensenadas, golfos tranquilos

ocultos, recodos, grietas, archipiélagos etc. como ejemplos tenemos el archipiélago griego, las islas del Caribe, Argel, la Guayana de los Berberiscos, lugares en donde se desarrolló ampliamente la piratería.

Ahora expondremos algunos de los casos en que un corso se asimilaba a la piratería, tema que deliberadamente dejamos de tratar en el apartado referente al Corso, con el objeto de que podremos diferenciar con mayor claridad al corso y a la piratería;

" 1.- Cuando el barco pirata no posea patente.

2.- Cuando continúe su actividad corsaria después de que haya expirado el plazo que se le marcó en su patente, o si la guerra ha terminado, o si dicha patente le fue retirada.

3.- Cuando el corsario dos o más patentes de distintos beligerantes.

4.- Cuando el corsario se apropie ilegal y directamente, en su beneficio propio, de barcos y cargamento.

5.- Cuando el corsario acepte la patente de un Estado con la tajante prohibición a este respecto de su Gobierno (en este caso puede ser tratado como pirata incluso por su propio Estado, que otorgó la primera patente).

6.- Cuando el corsario viole las leyes del Derecho de Gentes y use un falso pabellón.

7.- Cuando no presente voluntariamente su presa ante -

un tribunal competente.

8.- Por último "...cuando el corsario haga su guerra en las aguas fluviales del enemigo". (12)

Con lo anterior queda expuesto de una manera clara los actos que constituyen hechos de piratería y que frecuentemente eran cometidos por los corsarios.

Restando sólo esperar que los conceptos que aquí se aludieron hayan quedado explicados de una manera clara, puesto que es frecuente que estos términos sean confundidos identificándolos unos con otros, pero como ya lo excusamos son completamente diferentes, dando fin al presente capítulo, para así entrar de lleno al estudio a nivel internacional de lo existente respecto a este interesante tema de la piratería.

(12).- De Azcarraga y De Bustamante, José Luis. op. cit. pp 131 y 132.

## CAPITULO TERCERO.-

### 3.- LA PIRATERIA EN EL DERECHO INTERNACIONAL.

#### 3.1.- LA SOCIEDAD DE NACIONES Y LA PIRATERIA.

3.1.1.- LA IV CO FERENCIA INTERNACIONAL  
PARA LA UNIFICACION DEL DERECHO  
PENAL DE 1931.

#### 3.2.- LA ORGANIZACION DE LAS NACIONES UNIDAS Y LA PIRATERIA.

3.2.1.- LA PRIMERA CONFERENCIA DE LAS NA---  
CIONES UNIDAS SOBRE DERECHO DEL MAR.

3.2.2.- LA TERCERA CONFERENCIA DE LAS NA---  
CIONES UNIDAS SOBRE DERECHO DEL MAR.

3.2.2-1.- ACUERDO ENTRE EL GOBIERNO  
REAL DE TAIANDIA Y EL ALTO  
COMISIONADO DE LAS NACIONES  
UNIDAS PARA LOS REFUGIADOS-  
PARA COMBATIR LA PIRATERIA.

## CAPITULO TERCERO.

### 3.- LA PIRATERIA EN EL DERECHO INTERNACIONAL.

Siguiendo el desarrollo de nuestro trabajo entramos al estudio de la piratería en el ámbito internacional a través del derrotero que han seguido los Organismos Internacionales los cuales en su momento han tratado de combatir los diversos ilícitos que tienen repercusión internacional y entre los cuales aparece la piratería, la cual en un determinado momento constituyó un verdadero peligro para la comunidad internacional en la actualidad se siguen registrando algunos casos de ellos, principalmente en los países de Asia, en la mayoría de los países ha dejado de ser un peligro, con base en lo anterior haremos algunas referencias acerca de los esfuerzos que hizo la Sociedad de Naciones para combatir la piratería hasta ubicarnos en los trabajos realiza

cos por la Organización de las Naciones Unidas ~~relacionados a~~ ~~re-~~  
primir los actos de piratería.

### 3.1.- LA SOCIEDAD DE NACIONES Y LA PIRATERIA.

La Sociedad de Naciones. nace debido a la necesidad que las naciones tenían de resolver las controversias que surgieran o pudieran surgir de las relaciones entre los estados, y así fue creada una organización denominada La Sociedad de Naciones el 28 de abril de 1917 formando parte del Tratado de Paz de Versalles, se ha dicho que el pacto surgido era muy corto, muy general y de jaba mucho a la interpretación de ahí que en el año de 1945 fuera sustituida por la Organización de las Naciones Unidas.

"Los fines principales de la Sociedad de Naciones, establecidos en el preámbulo del Pacto, eran los de promover la cooperación internacional y lograr la paz y la seguridad internacionales, desiderata forzosa de toda organización general. El fin más destacado parecía ser el segundo, el cual se lograría por medio de la solución pacífica de las controversias y la reducción voluntaria de los armamentos, así como por el respeto a la integridad territorial y a la independencia política de los Estados. Una función importante reservada a la Sociedad de Nacional y de la cual se habla poco, es la relativa a la revisión de los tratados". (1)

(1).- Sepúlveda, César. Derecho Internacional 12a. Edición. ---  
Edit. Porrúa, S.A. México 1981. p. 284.

dos por la Organización de las Naciones Unidas tendientes a reprimir los actos de piratería.

### 3.1.- LA SOCIEDAD DE NACIONES Y LA PIRATERIA.

La Sociedad de Naciones. nace debido a la necesidad que las naciones tenían de resolver las controversias que surgieran o pudieran surgir de las relaciones entre los estados, y así fue creada una organización denominada La Sociedad de Naciones el 28 de abril de 1917 formando parte del Tratado de Paz de Versalles, se ha dicho que el pacto surgido era muy corto, muy general y dejaba mucho a la interpretación de ahí que en el año de 1945 fuera sustituida por la Organización de las Naciones Unidas.

"Los fines principales de la Sociedad de Naciones, establecidos en el preámbulo del Pacto, eran los de promover la cooperación internacional y lograr la paz y la seguridad internacionales, desiderata forzosa de toda organización general. El fin más destacado parecía ser el segundo, el cual se lograría por medio de la solución pacífica de las controversias y la reducción voluntaria de los armamentos, así como por el respeto a la integridad territorial y a la independencia política de los Estados. Una función importante reservada a la Sociedad de Naciones y de la cual se habla poco, es la relativa a la revisión de los tratados". (1)

(1).- Sepúlveda, César. Derecho Internacional 12a. Edición. --- Edit. Porrúa, S.A. México 1981. p. 284.

Se crearon organismos Internacionales que regulaban asuntos de interés Internacional, como la Oficina Internacional de Hidrografía; La Comisión Internacional para la Navegación Aérea, La Oficina Internacional de los refugiados, Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Internacional; sin embargo - la Sociedad de Naciones ha sido duramente criticada, pero sus trabajos cumplieron en parte con los objetivos para los que fue creada de acuerdo a el momento histórico que le tocó vivir.

Durante su vigencia se realizaron diversas conferencias internacionales para la unificación del Derecho Penal de las cuales para el desarrollo de nuestro trabajo sólo nos referiremos a:

3.1.1.- LA IV CONFERENCIA INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACION DEL DERECHO PENAL DE 1931.

A nivel internacional se han hecho esfuerzos serios para alcanzar la unificación del derecho penal, sin embargo no se ha tenido éxito, y se ha llegado a la conclusión que la unificación sólo se podría lograr únicamente en algunas áreas, pero no en la totalidad del derecho penal.

Las conferencias Internacionales para la unificación del Derecho Penal se han celebrado reunidas en: Varsovia 1927; Roma-1928; Bruselas, 1930; París, 1931; Madrid, 1933, Copenhague, --- 1935; El Cairo, 1937 y Ginebra, 1947". (2)

(2).- Jiménez de Asua, Luis. Tratado de Derecho Penal. T.I. Tercera Ed. Editorial Lozada. B. Aires 1964. P. 1391.

En la Tercera Conferencia que se celebró en Bruselas, en junio de 1930, se sometieron a la asamblea 7 temas, entre los -- cuales figuraba el de la piratería, sin embargo no se logró vo-- tar el citado tema dejándose a la cuarta Conferencia resolver al respecto.

"La Cuarta Conferencia reunióse en París, durante el mes de diciembre de 1931, dieciséis Gobiernos estuvieron representa-- dos y además asistieron en calidad de peritos y expertos delega-- dos de diversos organismos internacionales: Academia Internacional de Derecho Comparado, Comisión Penitenciaria Internacional, -- Comisión Internacional de policía criminal, Internacional Law -- Association y Unión Interparlamentaria; la Sociedad de Naciones-- envió también un delegado. He aquí las cuestiones que constituy-- ron el orden del día: 1.- Extradición. 2.- Piratería. 3.- Terror-- rismo. 4.- Trata de esclavos. 5.- Trata de Mujeres y Niños. 6.-- Falsificación de Papeles de valor. Se votó sobre problemas de ex-- tradición y sobre piratería, trata de mujeres y niños, así como-- se resolvió expresar el deseo de que elaboren convenciones inter-- naciones para la represión de delitos de Derecho de gentes y de-- la propaganda de la guerra de agresión; y se decidió enviar a la próxima conferencia los artículos restantes de la extradición y-- el tema de terrorismo". (3)

Así la conferencia definió a la piratería de la manera -

(3).- Jiménez de Asua. Luis, Op. Cit. T. II. pp. 1111 y 1112.

siguiente:

"Quien encontrándose a bordo de nave o aeronave, con fines privados y bajo su propia responsabilidad, cometiere actos - de violencia con el propósito: 1o).- de apoderarse de la nave o aeronave o de los bienes de abordó; 2o).- de destruirla; 3o).- de sustraer, herir o matar a los tripulantes o pasajeros". (4)

Es de importancia señalar que hasta antes de la conferencia, el delito de piratería sólo se extendía a la protección de las embarcaciones, esto es las definiciones existentes hasta entonces se limitaba a aquéllos actos que tenían como escenario el teatro del mar, y a partir de la citada conferencia se extiende a las aeronaves, por otra parte debe señalarse que en el presente capítulo nos referiremos a la acepción tradicional de la piratería y en el capítulo V, haremos algunas reflexiones acerca de los ilícitos cometidos a bordo de las aeronaves.

### 3.2.- LA ORGANIZACION DE LAS NACIONES UNIDAS Y LA PIRATERIA.

Surgida en 1945 la Organización de Naciones Unidas, tras haber tenido poco éxito la Sociedad de Naciones, surge la nueva organización "La similitud entre las Naciones Unidas y la extinta Sociedad de Naciones inevitable, pues los propósitos de ambas son los mismos, y a la vez son los de toda organización internacional general: promover la cooperación internacional y lograr -

(4).- Enciclopedia OMEBA.- T. XXII. Bibliográfica Omeba Editores. Buenos Aires 1964. P. 334.

la paz y la seguridad internacionales. Existen entre ambas organizaciones, necesariamente, una identidad básica de objetivos y de métodos y una forzosa similitud de plan y de estructuración y es que en este campo no puede improvisarse ni romperse con las lecciones del pasado. Las diferencias están más bien en las funciones de los órganos, en la parte que se refiere al arreglo de las disputas y en las medidas a tomar cuando se presentan. En la Organización de las Naciones Unidas se buscó superar la supuesta debilidad de la Sociedad de Naciones, creando un cuerpo orgánico más fuerte.

Como apunta Brierly, hay más gobierno en la carta, pues la Sociedad de Naciones no funcionaba como cuerpo corporado, sino que los miembros actuaban individualmente. La carta va más allá —señala el extinto profesor británico— de la simple cooperación; pues estructura un centro orgánico. Empero, debe señalarse que las condiciones políticas mundiales en que resultó la Sociedad de Naciones y aquellas que favorecieron el nacimiento de las Naciones Unidas son las que vienen a determinar propiamente los contrastes entre una y otra organización, pero que no existe diferencia esencial entre ambas". (5)

Para la elaboración del presente capítulo es importante destacar los trabajos realizados por la Organización de las Naciones Unidas en cuanto al derecho del mar, en donde se ha puesto especial atención en torno a la obligación que tiene cada - -

(5).— Sepulveda, César. Op. Cit. Pp. 290 y 291.

país de combatir la piratería y que ha venido desarrollando en sus conocidas conferencias de las Naciones Unidas sobre Derechos del Mar y además las actividades realizadas por el Alto Comisionado de Naciones Unidas Para los Refugiados, coordinando un fondo para la represión de la piratería, en relación a estos trabajos daremos debida atención en los siguientes apartados:

### 3.2.1.- LA PRIMERA CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE DERECHO DEL MAR.

La asamblea general de las Naciones Unidas el 21 de febrero de 1957, aprobó la resolución 1105 (XI) en la cual se decidió convocar a una Conferencia Internacional para examinar el Derecho del Mar, teniendo en consideración los aspectos jurídicos, técnicos, biológicos, económicos y políticos.

"La Asamblea, en la misma Resolución decidió invitar tanto a los Estados Miembros de las Naciones Unidas como a los Estados Miembros de los Organismos Especializados a que participasen en la conferencia e incluyesen entre sus representantes a expertos competentes en las materias que habrían de considerarse".(6)

La Conferencia de las Naciones Unidas Sobre Derecho del Mar se reunió en Ginebra del 24 al 27 de abril de 1958, participando en sus trabajos 79 miembros de las Naciones Unidas (entre los cuales figuraba México) y 7 eran miembros de Organizaciones Especializadas como la Organización Internacional del trabajo; -

(6).- García Bobles, Alfonso. op. cit. p. 3.

la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación, la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura; la Organización de Aviación Civil Internacional, la Organización Mundial de la Salud, la Unión Internacional de Telecomunicaciones, y la Organización Meteorológica Mundial, haciendo un total de 86 representantes.

Las decisiones fueron tomadas por la mayoría de los tercios de los representantes, los asuntos que se trataron relativos al mar fueron considerados en 5 convenciones, sobre mar territorial y zona contigua, sobre alta mar, sobre pesca y conservación de los recursos vivos de la alta mar, sobre la plataforma continental y las convenciones internacionales para la conservación de las pesquerías.

En la Convención Sobre Alta Mar se aprobaron 37 artículos de los cuales sólo hemos de referirnos a los numerales 14 a 22, los que señalan:

Artículo 14.- Todos los Estados deberán cooperar en toda la medida de lo posible a la represión de la piratería en alta mar o en cualquier otro lugar que no se halle bajo la jurisdicción de ningún Estado.

Artículo 15.- Constituyen actos de piratería los enumerados a continuación:

1).- Todo acto ilegal de violencia, de detención o de depredación cometido con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada, y

dirigido;

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

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 del presente 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 un buque del Estado o una aeronave del Estado cuya tripulación se haya amotinado y averdado del buque o de 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 por 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 estos actos.

Artículo 18.- Un buque o una aeronave podrá conservar su nacionalidad, no obstante haberse convertido en buque o en aeronave pirata. La conservación y la pérdida de la nacionalidad se rigen por la ley del Estado que la haya 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 a una aeronave pirata, o a un buque capturado a consecuencia de actos de piratería que esté en poder de piratas, y detener a las personas e incautarse de los bienes que se encuentren a bordo 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 haya que tomar respecto de los buques, las aeronaves y los bienes, dejando a salvo los intereses legítimos de terceros de buena fe.

Artículo 20.- Cuando un buque o una aeronave sea apresado por sospechas de piratería, sin fundamento suficiente, el Estado que lo haya apresado será responsable ante el Estado de la nacionalidad del buque o de la aeronave de todo perjuicio o daño causados por la captura.

Artículo 21.- Sólo los buques de guerra y las aeronaves militares, u otros buques o aeronaves al servicio de un gobierno autorizados para ello, podrán llevar a cabo capturas por causa de piratería.

Artículo 22.-

1.- Salvo cuando los actos de ingerencia se ejecuten en-

virtud de facultades concedidas por tratados, un buque de guerra que encuentre un buque mercante extranjero en alta mar no tiene derecho a efectuar en el ningún registro a menos que haya motivo fundado para creer;

a) Que dicho buque se dedica a la piratería; o

b) Que el buque se dedica a la trata de esclavos; o

c) Que el buque tiene en realidad la misma nacionalidad que el buque de guerra, aunque haya izado una bandera extranjera o se haya negado a izar bandera.

2.- En los casos de los incisos a), b) y c), el buque de guerra podrá proceder a la comprobación de los documentos que autoricen el uso de la bandera. Para ello podrá enviar un bote al buque sospechoso, al mando de un oficial. Si aún después del examen a bordo del buque, que deberá llevarse a efecto con todas las atenciones posibles.

3.- Si las sospechas no resultaren fundadas, y siempre que el buque detenido no hubiere cometido ningún acto que las justifique, dicho buque tendrá derecho a ser indemnizado por todo perjuicio o daños sufridos.

Salvo el artículo anterior, el texto de estos artículos pasaron a la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre derechos del mar, con algunas modificaciones de escasa importancia.

Es importante señalar que previo a la Primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre derechos del mar, se elaboró en

la Universidad de Harvard en 1932 un proyecto de Convención sobre piratería "que a la vez fue también el primer intento serio para definir la piratería internacional, fue el Proyecto de Convención 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 sobre Derecho del Mar, 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". (7)

La adición a que se refiere el párrafo anterior consistió en extender el concepto de piratería a las aeronaves.

Dado que los artículos anteriores fueron conservados casi íntegramente en la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas Sobre Derecho del mar, nos remitiremos para su comentario en el siguiente apartado.

Debiéndose de mencionar que en la Segunda CONFEMAR no se abordó el tema de la piratería.

### 3.2.2.- LA TERCERA CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE DERECHO DEL MAR.

Del 17 de marzo al 26 de abril de 1960 se celebró la segunda Conferencia de las Naciones Unidas Sobre Derecho del Mar -

(7).- Sobarzo Loaiza Alejandro. "LA PIRATERIA EN EL DERECHO INTERNACIONAL". Revista de la Facultad de Derecho. N. 54. T. XIV Abril-Junio 1964. p. 481.

Celebrada en Ginebra, cuyo tema central fue la anchura del mar territorial, en donde tuvo destacada actuación nuestro país al co-patrocinar con otros 17 países la propuesta de 12 millas de extensión. Para los efectos de nuestro trabajo esta Segunda Conferencia carece de interés, por lo que pasaremos a estudiar lo relativo a la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas, Sobre Derecho del Mar.

La Asamblea General de las Naciones Unidas aprobó el 17- de diciembre de 1970 la resolución 2750C (XIV), "por la que decidía convocar en 1973 una Conferencia sobre Derecho del mar y se ocuparía de un régimen internacional equitativo, --que incluiría un mecanismo internacional-- para la zona y los recursos de los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción nacional, de la definición precisa de la zona y una amplia gama de cuestiones conexas, en especial las relacionadas con los regímenes de la alta mar, la plataforma continental, y el mar territorial (incluidas la cuestión de su anchura y la cuestión de los estrechos internacionales) y la zona contigua, de la pesca y la conservación de los recursos vivos de la alta mar (incluida la cuestión de los derechos preferenciales de los Estados ribereños), de la protección del medio marino (incluida, entre otras cosas, la prevención de la contaminación y la investigación científica". (8)

(8).- ONU. Documento de la Conferencia A/Conf./62/121.- Acta Final de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar. p. 143.

Fueron celebrados 11 períodos de sesiones, que tuvieron como sede a 3 países, el segundo período de sesiones se celebró en el parque central de Caracas Venezuela, el tercer período se celebró en la Sede de las Naciones Unidas en Ginebra y los restantes en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York.

Fueron convocados a participar 168 países entre los cuales se encontraban organismos especializados y organizaciones gubernamentales, estos organismos y organizaciones participaron en calidad de observadores en la misma situación se encontraban - - otros organismos que fueron invitados tales como los movimientos de liberación reconocidos por la organización de la Unidad Africana y la Liga de los Estados Arabes en sus respectivas regiones.

La Convención fue aprobada el día 30 de abril de 1982 y se abrió a firma desde el 10 de diciembre de 1982 al 9 de diciembre de 1984, en el Ministerio de Relaciones Exteriores de Jamaica y desde el 10 de julio de 1984 al 9 de diciembre de 1984 en la Sede de las Naciones Unidas.

En la Conferencia se abordó nuevamente el tema de la piratería y al respecto se dedicaron varios artículos tendientes a regularla internacionalmente, así tenemos que los artículos relacionados mencionan:

Artículo 100.- Todos los Estados cooperaran en toda la medida de lo posible en la represión de la piratería en la alta-mar o en cualquier otro lugar que no se halle bajo la jurisdicción de ningún Estado.

Artículo 101.- Constituye piratería cualquiera de los actos siguientes:

a) Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o 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 -- que se encuentren 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 realice tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata;

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

Artículo 102.- Se asimilaran 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.

Artículo 103.- Se consideran buque o aeronave pirata los

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

Artículo 104.- Un buque o una aeronave podrá conservar su nacionalidad no obstante haberse convertido en buque o aeronave pirata. La conservación o la pérdida de la nacionalidad se regula por el derecho interno del Estado que la haya concedido.

Artículo 105.- Todo estado puede apresar, en alta mar o en cualquier lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, un buque o aeronave pirata o un buque o aeronave capturado como consecuencia de actos de piratería que esté en poder de piratas, y detener a las personas e incautarse de los bienes que se encuentren a bordo. Los tribunales del Estado que haya efectuado el apresamiento podrán decidir las penas que deban imponerse y las medidas que deban tomarse respecto de los buques, las aeronaves o los bienes, sin perjuicio de los derechos de los terceros de buena fe.

Artículo 106.- Cuando un buque o una aeronave sea apresado por sospechas de piratería sin motivo suficiente, el Estado que lo haya apresado será responsable ante el Estado de la nacionalidad del buque o de la aeronave de todo perjuicio o daño causado por la captura.

Artículo 107.- Sólo los buques de guerra o las aeronaves

militares, u otros buques o aeronaves que lleve signos claros y sean identificables como buque o aeronaves al servicio de un gobierno y esté autorizados a tal fin, podrán llevar a cabo apresamientos por causa de piratería.

El artículo 100, señala la obligación que todo país tiene de reprimir los actos de piratería, sin embargo restringe la actuación de los estados al mencionar que los citados actos se cometen en alta mar o en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado.

El artículo 101, define los actos de piratería, entendiéndose que estos actos deben de ser cometidos de una nave o aeronave a otra, sin embargo cabría hacerse la siguiente pregunta ¿los actos de depredación o violencia con el ánimo de lucro podrán ser cometidos de una aeronave a otra, encontrándose en el espacio aéreo.

Por otra parte la definición conserva la restricción que con anterioridad se ha mencionado, sin embargo pensamos que esto se debe a que cada Estado fija sus normas, que sólo podrán ser aplicadas en el ámbito jurisdiccional en donde el Estado ejerza su soberanía, por tanto creemos que todos los Estados que poseen litorales dentro de su legislación penal deben de tener tipificado al delito de piratería, además de que otro Estado no podría intervenir en sus aguas de otra nación, por lo que únicamente en la Conferencia sólo se extiende la protección a aquellos lugares no sometidos a la jurisdicción de ningún estado y a la alta mar.

En los artículos siguientes, se tratan cuestiones de amotinamiento, asimilado a la piratería, al respecto consideramos que el amotinamiento no puede ser considerado como piratería, ya que éste por lo general tiene como consecuencia el desconocimiento de la autoridad de la embarcación; se refieren también a la definición de buque o aeronave pirata; y a la conservación o pérdida de la nacionalidad.

El artículo 105 se conceden facultades para que un determinado Estado pueda apresarse en alta mar o en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, al respecto cabe hacer el mismo comentario sostenido en cuanto a la justificación de la restricción que ya hemos apuntado.

También se señalan las sanciones en que un Estado incurra cuando apresen a una nave sin motivo suficiente, pagando daños y perjuicios artículo 106.

Por último en el artículo 107 se señala que únicamente la flota oficial de los Estados podrá apresarse a otra nave bajo sospechas fundadas de que haya cometido actos de piratería.

3.2.2.1.- ACUERDO ENTRE EL GOBIERNO REAL DE TAILANDIA Y EL ALTO COMISIONADO DE LAS NACIONES UNIDAS PARA COMBATIR LA PIRATERIA.

El presente apartado es de gran importancia para el desarrollo del presente trabajo, puesto que en el ámbito internacional la piratería es un problema que se presenta actualmente por-

lo que por ningún motivo puede pensarse que se trata de un trabajo meramente histórico; ahora bien, durante nuestra investigación nos pudimos enterar de la preocupación del Alto Comisionado de las Naciones Unidas, quien coordina un fondo de 12 países y actuando en nombre de ellos ha celebrado un acuerdo con el Gobierno Real de Tailandia tendiente a reprimir los ataques piratas en sus aguas, pero desafortunadamente nos fue imposible conseguir el citado acuerdo tanto en el Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados, como en la Embajada del Gobierno Real de Tailandia en nuestro país, en donde tampoco nos pudieron dar los nombres de los países que integran el citado fondo, y mucho menos la aportación económica proporcionada por cada país con el presupuesto global empleado para el combate a la piratería.

Sin embargo al consultar algunos de los informes del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR) nos pudimos enterar de que no sólo el Gobierno Real de Tailandia se preocupa del problema de la piratería, sino que el Gobierno de los Estados Unidos ha unido sus esfuerzos al combate de la piratería al igual que lo ha hecho el ACNUR, y la Cruz Roja Internacional.

Ahora bien, debido a la situación política, económica y social de varios de los países de la china meridional como Vietnam, las Filipinas y Malasia, muchos de sus habitantes, víctimas de la guerra, del hambre o de la opresión de sus gobiernos, salen de sus países de origen con la esperanza de encontrar en otro país en donde se refugien, la paz y tranquilidad a que aspira to

do ser humano, y sin otra forma para salir de su país consiguen hacerlo por el mar, en el cual muchos se adentran y mueren en él, víctimas del hambre o debido a la fragilidad de sus embarcaciones, otros tantos son atacados por piratas, siendo despojados de sus escasas pertenencias o bien para abusar de las mujeres que viajan en las embarcaciones de los refugiados y una vez conseguido su objetivo son abandonados a su suerte en medio del mar, logrando muchos refugiados alcanzar su objetivo, es decir, llegar a un país en donde se les da refugio; siendo tan frecuente estos ataques, que el ACNUR y el Gobierno Real de Tailandia han emprendido acciones tendientes a reprimir los ataques piratas:

De esta manera se tiene conocimiento que en el año de -- 1980 el ACNUR, inició gestiones para adquirir una lancha patrullera rápida, para el Gobierno Real de Tailandia con el objeto de que se hicieran visitas más regulares a las islas cercanas para evitar actos de piratería. (9)

En el año de 1981 el ACNUR donó una lancha patrulla a la Armada Real de Tailandia para vigilar y rescatar a los refugiados en el Golfo de Siam.

En el mes de junio de 1982 el ACNUR en nombre de 12 gobiernos donantes y el gobierno Real de Tailandia celebraron un convenio tendiente al combate de la piratería y se hizo un llamado a la comunidad internacional para implementar una mayor cooperación.

(9).- Informe del ALTO COMISIONADO de las Naciones Unidas para los Refugiados. 35 período de Sesiones. Nueva York. Septiembre de 1980. No. 12 (a/35/12). p. 7.

ración internacional para resolver definitivamente el problema de la piratería. (10)

En el año de 1983 se reconoció un apreciable descenso de los ataques piratas en las aguas de china meridional gracias al programa del ACNUR y del Gobierno Real de Tailandia. (11)

Ahora bien, los esfuerzos del ACNUR, son de gran importancia sin embargo las acciones tomadas por el gobierno de Tailandia no son menos elogiabiles, e inclusive tenemos referencia de algunos casos como el que a continuación se expondrá que pone de manifiesto el interés que se ha puesto en el combate de la piratería, he aquí un caso en el cual se procesó penalmente a un pirata y con el daremos por concluido el presente capítulo:

"Pirata encarcelado por violar a una refugiada vietnamita. El Tribunal Provincial de Songkhla ha condenado a un pescador tailandés a tres años por violar a una refugiada vietnamita en el Golfo de Tailandia el pasado mes de mayo.

Issaravuth Phanomarpornchai, de 25 años, fue condenado en un principio a seis años, pero el Tribunal le rebajó la pena a la mitad al haberse declarado culpable.

Issaravuth fue arrestado el 18 de septiembre en Songkhla

(10).- Idem. Adición al 73 período de Sesiones Nueva York. Septiembre de 1982. No. 12 A/37/12/add. 1). p. 13.

(11).- Idem. 38 período de Sesiones Nueva York. Agosto de 1983 - No. 12 (a/38/12) p. 10.

después de que los refugiados le identificaren como el hombre que violó a una profesora survietnamita de 42 años. Esta mujer había sido ya violada por lo menos una vez, ya que su barco había sufrido anteriormente otros tres ataques, durante los cuales dos mujeres más fueron secuestradas.

Estamos muy contentos de la rapidez con que la Marina -- tailandesa ha resuelto este caso, dijo un portavoz del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados.

Se cree que Issaravuth es la novena persona condenada -- por un tribunal tailandés, acusada de atacar a botes de refugiados vietnamitas desde junio de 1982, cuando se estableció el programa tailandés de lucha contra la piratería, financiado con fondos internacionales.

Según representantes de la ayuda internacional el bote -- de refugiados en cuestión partió el 17 de mayo con 23 pasajeros. Declararon haber sido atacados por primera vez el 20 de mayo, -- cuando tres mujeres fueron violadas. El barco pirata llamó por radio a otro barco pesquero para que se les uniera, y cuyos tripulantes raptaron a una mujer de 27 años, declararon los mencionados representantes .

Una mujer de 21 años, fue secuestrada en un tercer ataque ocurrido el 24 de mayo". (12)

(12).- ACNUR. Revista Refugiados. Número 0. Diciembre de 1984. -- Edición en Español. España 1984. p. 42.

## CAPITULO CUARTO.

### 4.- EL DERECHO MEXICANO Y LA PIRATERIA.

#### 4.1.- EL CORSO Y LA PIRATERIA EN EL DERECHO MEXICANO.

##### 4.1.1.- EN EL AMBITO CONSTITUCIONAL.

##### 4.1.2.- EN LA LEGISLACION PENAL MEXICANA.

#### 4.2.- LA PIRATERIA EN EL DERECHO COMPARADO.

##### 4.2.1.- ARGENTINA.

##### 4.2.2.- CUBA.

##### 4.2.3.- ESPAÑA.

##### 4.2.4.- VENEZUELA.

## CAPITULO IV.

### 4.- EL DERECHO MEXICANO Y LA PIRATERIA.

#### 4.1.- EL CORSO Y LA PIRATERIA EN EL DERECHO MEXICANO.

En el presente capítulo se procederá a realizar el estudio de la piratería en el Derecho Mexicano, para ello es necesario hacer referencia a lo que establece nuestra Constitución Política, para posteriormente pasar a lo existente en las leyes que derivan de la misma sin embargo deberá de hacerse referencia a la tristemente célebre institución denominada Corso, toda vez que como anteriormente lo hemos mencionado, estuvo íntimamente relacionado con la piratería, sin que deba de olvidarse que el corso estuvo vigente en el ámbito Constitucional desde 1824 hasta el año de 1966 como facultad del Presidente de la República en el artículo 89 fracción IX; por otra parte el artículo 22 --

Constitucional en su Párrafo Tercero señala que la pena de muerte puede ser aplicada entre otros a los responsables de la comisión del delito de piratería, artículo el cual se encuentre vigente, - pues bien haciendo estas breves referencias estamos en condiciones para continuar nuestro trabajo.

#### 4.1.1.- EN EL AMBITO CONSTITUCIONAL.

Primeramente iniciaremos con lo relativo a las facultades del congreso en relación al Corso, y encontramos que:

En la fracción XVII del artículo 50 de la Constitución Federal de los Estados Unidos Mexicanos de 1824, se menciona -- que: "Las facultades exclusivas del congreso general son las siguientes: ...XVIII.- Dar las reglas para conceder patentes de -- corso, y para declarar buenas o malas las presas de mar y tie-- rra."

En la Tercera de las Leyes Constitucionales de la Repú-- blica Mexicana de 1836, en su artículo 44 fracción IX, señala -- que: "Corresponde al congreso general exclusivamente: ...IX.- De-- cretar la guerra, aprobar los convenios de paz y dar reglas para conceder las patentes de corso".

En la fracción XI del artículo 66 de las Bases Organi-- cas de la República Mexicana de 1843, establece que: "Son facul-- tades del Congreso: ...XI.- Decretar la guerra por iniciativa -- del presidente; aprobar los convenios y tratados de paz, y dar --

reglas para conceder patentes de corso".

El artículo 72 fracción XV de la Constitución Política de 1857, se menciona que: "El congreso tiene facultad: ...XV. -- Para reglamentar el modo en que deban expedirse las patentes de corso; para dictar leyes, según las cuales deban declararse buenas o malas las presas de mar y tierra, y para expedir las relativas al derecho marítimo de paz y guerra".

Por último tenemos que el artículo 73 fracción XIII de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, vigente hasta el 21 de octubre de 1966, establecía que: "El congreso tiene facultad: ...XIII.- Para reglamentar el modo en que deban de expedirse las patentes de corso; para dictar leyes según las cuales deban declararse buenas o malas las presas de mar y tierra y para expedir las relativas al derecho marítimo de paz y guerra".

Respecto a las facultades del Presidente de la República en nuestra Constitución en relación al corso tenemos los siguientes antecedentes:

En el artículo 110 fracción XII de la Constitución Federal de los Estados Unidos Mexicanos de 1824, en el que se establece que: "Las atribuciones del presidente son las que siguen: ...XII.- Declarar la guerra en nombre de los Estados Unidos Mexicanos, previo decreto del congreso general, y conceder patentes de corso con arreglo a lo que dispongan las leyes".

La fracción XVIII del artículo 17 de la Cuarta de las -

Leyes Constitucionales de la República Mexicana que dice: "Son atribuciones del Presidente de la República: ...XVIII.- Declarar la guerra en nombre de la nación, previo consentimiento del Congreso y conceder patentes de corso con arreglo a lo que dispongan las leyes".

En el artículo 87 fracción XXI de las Bases Orgánicas de la República Mexicana de 1843 se menciona que: "Corresponde al presidente de la República: ...XXI.- Declarar la guerra en nombre de la Nación, y conceder patentes de corso".

En la fracción IX del artículo 85 de la Constitución Política de la República Mexicana de 1857, se menciona que: "Las facultades y obligaciones del Presidente, son las siguientes: ..IX.- Conceder patentes de corso con sujeción a las bases fijadas por el congreso".

Por último en el artículo 89 fracción IX de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos de 1917, que estuvo vigente hasta el 22 de octubre de 1966, se establecía que: "Las facultades y obligaciones del presidente, son las siguientes: ...IX.- Conceder patentes de corso con sujeción a las bases fijadas por el congreso".

Ahora bien, respecto a estos dos últimos artículos (73 - fracción XIII y 89 fracción IX), cabe hacer el siguiente comentario; el 13 de febrero de 1909 México se adhiere a la declaración de París de 1856, a cuyos puntos nos referimos en el capítulo Segundo del presente trabajo, habiéndose ratificado el texto de la

mencionada declaración por el Senado de la República debidamente, y es publicada dicha adhesión en el Diario Oficial de los Estados Unidos Mexicanos, el día 3 de abril de 1909 (1); algunos de los Constituyentes de 1857 conscientes de la existencia de la citada declaración se opusieron a que en el texto de nuestra --- constitución apareciera el curso, sin embargo como nuestro país no se había adherido aún a la citada declaración el texto de los artículos relativos al curso fueron aprobados; sin que deba de olvidarse que el Constituyente de 1917 respecto a las fracciones XIII del artículo 73 (facultades del Congreso) y IX del artículo 89 (Facultades y obligaciones del Presidente de la República), --- simplemente se concretó a aprobar el texto de los mismos, sin haber tomado en cuenta que nuestro país se había adherido en el --- año de 1909 a la Declaración de París, no obstante lo anterior --- consideramos justificable el descuido del constituyente, tomando en consideración el movimiento revolucionario iniciado en el año de 1910 pero cuyo movimiento se venía gestando desde años atrás, por lo tanto por inercia legislativa fueron aprobadas las fracciones a que nos hemos referido con antelación y las cuales estuvieron en vigencia, hasta 1966 en el que fue modificado el artículo 73 fracción XIII y fue derogada la fracción IX del artículo 89 ambos de nuestra Constitución, toda vez que contravenía a lo establecido por el artículo 133 Constitucional, respecto de la ---

(1).- Diario Oficial de los Estados Unidos Mexicanos. Número 30. Imprenta del Gobierno Federal. México 3 de abril de 1909.

validez que adquieren los tratados al ser ratificados debidamente por el Senado de la República.

Respecto de la Piratería en el ámbito constitucional, -- primeramente debe de hacerse notar que únicamente nuestra Carta-Magna la contempla como una hipótesis en virtud de la cual la pena de muerte puede ser extendida a los responsables, entre otros delitos al de piratería en su artículo 22 dejando por tanto al legislador local la tipificación de los ilícitos, por lo que corresponde al Código Penal para el Distrito Federal contener la tipificación del ilícito de piratería puesto que su aplicación se extiende, en materia del fuero federal a toda la república, por lo que aquí únicamente mencionaremos los antecedentes constitucionales al respecto y así encontramos que:

El artículo 23 de la Constitución política de la República Mexicana de 1857 menciona que: "para la abolición de la pena de muerte queda a cargo del poder administrativo el establecer a la mayor brevedad, el régimen penitenciario. Entre tanto, 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 define la ley".

En la reforma al artículo 23 de la Constitución Política de la República Mexicana del 14 de mayo de 1901, se señala que: "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 homicidio 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".

Y en el artículo 22 de la constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos de 1917 (actualmente en vigor) en su párrafo tercero menciona que: "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 y ventaja y a los reos de delitos graves del orden militar".

En relación al artículo anterior sólo cabe señalar que - la pena de muerte si bien, se encuentra prevista en nuestra Constitución, debe de recordarse que en la actualidad en los Códigos Penales de las Entidades Federativas y en el del Distrito Federal, se encuentra abolida dicha pena, por lo que el precepto Constitucional ha dejado de tener efectividad dentro del derecho positivo.

#### 4.1.2.- EN LA LEGISLACION PENAL MEXICANA.

Ahora realizaremos un recorrido a través de nuestra legislación penal respecto al tratamiento que como delito se le da a la piratería en nuestro país. Teniendo como antecedentes los siguientes:

En el Código Penal de 1871, en su Título XV denominado - Delitos Contra el Derecho de Gentes. Capítulo I artículos 1127 y siguientes señalan que:

"Artículo 1127.- Serán considerados piratas:

I.- Los que perteneciendo a la tripulación de un navío -- mercante mexicano, de otra nación, o sin nacionalidad, euresen a meno 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;

III.- Los corsarios que, en caso de guerra entre dos o -- más Naciones, hagan corso sin carta de marca o patente de ninguna de ellas, o con patentes de dos o más de los beligerentes.

El 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 V del artículo 527, o de la 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 12 -- años.

Artículo 1129.- Además de las personas del artículo ante

rior, se decomisaran 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".

El Código de 1929, (el cual fue abrogado al entrar en vigor el Código de 1931), en su título III denominado de los Delitos contra el derecho Internacional respecto a la piratería en sus artículos 409 y siguientes señalan que:

Artículo 409.- "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 deredaciones en ella o hagan violencia a las personas que se hayan 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 patentes de dos o más beligerentes.

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

I.- A los capitanes y patronos en todo caso; y

II.- A los demás piratas, sólo cuando su delito vaya --

acompañado de homicidio, lesiones o de violencias graves a las personas, o cuando hayan dejado abandonadas a una o más en paraje desierto, sin medio favorable de salvación. Fuera de estos casos la sanción será de 12 años de relegación.

Artículo 411.- Además de las sanciones del artículo anterior, se decomisaran las naves de los piratas, siempre que sean apresadas.

Artículo 412.- Los que residiendo en la República, trafiquen con piratas considerados como tales, serán considerados encubridores.

El Código Penal, de 1931 actualmente en vigor, en su Título Segundo denominado Delitos contra el Derecho Internacional, en su capítulo I, en los artículos 146 y 147 señalan que:

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 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 beligerentes, o con patente de uno de ellos, pero practicando actos de depredación contra buques de la República o de otra nación para hostilizar a la

cual no estuvieren autorizados. Estas disposiciones deberán igualmente aplicarse en lo conducente a las aeronaves.

Artículo 147.- Se impondrá de 15 a treinta años de prisión y decomiso de la nave, a los que pertenezcan a una tripulación pirata.

Del artículo 146 del Código Penal vigente a cuyo texto nos hemos referido, encontramos lo siguiente, primeramente, no se distinguen los actos de piratería cometidos dentro de la jurisdicción de nuestro país y los actos que escapan de la misma, ni hace la distinción entre actos cometidos en alta mar, en contra de lo establecido por el Derecho Internacional, en el sentido de que sus normas deben de ser aplicadas en alta mar o en territorio no sometido a la jurisdicción de ningún estado, toda vez que cada estado fija sus normas cuya aplicación corresponde al ámbito jurisdiccional del estado ribereño.

Por otra parte nuestro Código Penal sigue conservando aún dentro de su texto a el corso, institución la cual ha sido casi completamente extinguida por la mayoría de las naciones, contraviniendo a nuestra Constitución que como ya lo hemos mencionado borró para siempre esta nefasta institución en contra de lo establecido por el artículo 133 Constitucional y en cierta forma violando los términos fijados por la declaración de París en 1856, por lo que se hace imprescindible que el texto del artículo 146 del Código Penal vigente sea reformado, suprimiendo lo relativo al corso y la extensión de su protección a las aeronaves.

ves.

Siguiendo con el análisis de nuestro derecho interno encontramos en el Código de Justicia Militar, en sus artículos 210 a 213 señalan las penas que se deben de imponer a quienes cometen un acto de piratería estableciendo inclusive la pena de muerte para los responsables, también encontramos dentro del citado Código a la institución del corso y aún cuando el corso era frecuentemente utilizado en tiempos de guerra, no se justifica en la actualidad el que el citado ordenamiento Legal aún lo conserve en su texto; debiendo de hacer la aclaración que el Código de Justicia Militar únicamente es aplicable en cuando a los ilícitos en los cuales se encuentra relacionado un elemento de las fuerzas armadas y que éstos se encuentren en servicio, esto es, si un miembro de las fuerzas armadas comete un ilícito cuando se encuentre fuera de servicio sólo podrá aplicársele la legislación penal local según el lugar en el que se cometa el ilícito, por lo que corresponderá a las autoridades militares el suprimir en un momento dado el corso dentro de su ordenamiento punitivo.

#### 4.2.- LA PIRATERIA EN EL DERECHO COMPARADO.

Por lo que hace a las legislaciones extranjeras respecto a la tipificación del delito de piratería encontramos que:

##### 4.2.1.-ARGENTINA.

El Código Penal de argentina de 1969, actualmente en vi-

gor en su Libro segundo, Título VII denominado de la Seguridad - Común, Capítulo III en sus artículos 198 y 199 se establece que:

Artículo 198.- "Será reprimido con reclusión o prisión - de 13 a 15 años:

1.- Piratería en mar o ríos navegables.

El que practicare en el mar o en ríos navegables algún - acto de depredación o violencia contra un buque o contra perso- nas o cosas que en él se encuentren, sin estar autorizado por al- guna potencia beligerante o excediendo los límites de una autori- zación legítimamente concedida;

2.- Piratería Aérea.

El que practicare algún acto de depredación o violencia - contra una aeronave en vuelo o mientras realiza las operaciones - inmediatamente anteriores al vuelo, o contra personas o cosas - que en ellas se encuentren, sin estar autorizado por alguna po- tencia beligerante o excediendo los límites de una autorización - legítimamente concedida.

3.- Motín. El que mediante violencia, intimidación o en- gaño, usurpare la autoridad de un buque o aeronave, con el fin - de apoderarse de él o de disponer de las cosas o de las personas que lleva;

4.- Connivencia con piratas.

El que, en connivencia con piratas, les entregare un bu- que o aeronave, su carga o lo que perteneciere a su pasaje o tri

pulación;

5.- Oposición a la defensa del buque.

El que, con amenazas o violencia, se opusiere a que el comandante o la tripulación defiendan el buque o aeronave atacado por piratas;

6.- Equipamiento de nave pirata.

El que por cuenta propia o ajena, equipare un buque o aeronave destinados a la piratería;

7.- Tráfico o auxilio a piratas.

El que desde el territorio de la República, a sabiendas, traficare con piratas o les suministre auxilio".

Artículo 199.- Aggravación por muerte.

Si los actos de violencia u hostilidad mencionados en el artículo anterior; fueren seguidas de la muerte de alguna persona que se encontrare a el buque atacado, la pena será de 10 a 25 años de reclusión o prisión.

4.2.2.- CUBA.

El Código de Defensa Social Cubano de 1936 actualmente en vigor, en su Título II denominado Delitos contra la Paz Internacional, el Derecho de Gentes y la Libertad y Seguridad de los mares, en su artículo 166 y siguientes señala que:

Artículo 166.- "Cometen el delito de Piratería los que -

sin autorización o patente de Gobierno que esté facultado para expedirla o con abuso de patente legítima o llevando patentes de varios Estados, dirijan manden o triuulen uno o varios barcos armados o con tripulación armada, que recorran los mares ejerciendo en ellos, en sus costas o en otras embarcaciones, robo, depredaciones o violencias".

Artículo 167.- "El delito de piratería cometido contra ciudadanos o extranjeros de Nación que no se hallen en estado de guerra con la República, será sancionado con privación de libertad de cinco a diez años."

Artículo 168. A).- Se impondrá una sanción de veinte--- años de privación de la libertad a muerte, siempre que el delito de piratería acompañe el de homicidio, o cuando los piratas hayan dejado algunas personas abandonadas sin medios de salvarse.

B).- Incurrirán en una sanción de privación de libertad de diez a veinte años, los piratas que hubieren apresado alguna embarcación al abordaje o haciendo fuego, o cuando el delito fue re acompañado de lesiones graves o violación y en la privación de libertad de ocho a quince años, si hubieren cometido cualquier otro delito contra la honestidad.

C).- Los que entregaren a piratas una embarcación cubana o armada por cuenta de la República serán sancionados:

1.- Con privación de libertad de diez a veinte años si el autor del delito fuere el capitán o el patrón de la nave.

2.- Con privación de libertad de ocho a quince años cuando la entrega la efectuare otra persona.

D).- El que se apodere de un barco cubano sobornando a la tripulación, o por cualquier otro medio ilegítimo, será sancionado con privación de libertad de ocho a doce años. Si para ejecutar el delito se causaren lesiones graves o se utilizaren medios que impidan al capitán o patrón el mando de la embarcación, la sanción será de privación de libertad de diez a veinte años.

E).- Los que desde el mar, desde el aire, o desde tierra ocasionen con empleos de señales falsas o por otro medio doloso el naufragio o varadura de un buque, con el propósito de robarlo, o de atentar contra las personas que se encuentren a bordo serán sancionados con privación de libertad de doce a veinte años. Si el robo o atentado llegare a realizarse se impondrá al culpable una sanción de doce a veinticinco años. Si como consecuencia del hecho resultare la pérdida de vida de alguna persona de los que tripularen el buque, la sanción será de privación de libertad de veinte años a muerte".

Artículo 169.- "A).- Los que tripulen un barco conocidamente pirata, se presumiran responsables de todos los delitos que por dicho barco se cometiesen a menos que conste lo contrario.

B).- Se impondrá siempre al capitán o patrón pirata, la sanción de privación de libertad de diez a veinte años, aún cuando

do el delito de piratería no vaya acompañado de las circunstancias del párrafo B). del artículo 168, salvo el caso del párrafo A) del mismo artículo.

C).- Las prescripciones contenidas en este capítulo serán aplicables igualmente cuando en la comisión de los delitos a que se refiere se utilicen aeronaves, como medio o se cometan -- contra ella".

#### 4.2.3.- ESPAÑA.

El Código Penal de España de 1973 en vigor actualmente -- en su Libro II, Título I denominado Delitos contra la Seguridad Exterior del Estado, Capítulo IV Delitos de Piratería, en su artículo 138 y siguientes señala que:

Artículo 138.- "El delito de piratería cometido contra -- españoles o súbditos de otra nación que se halle en guerra con -- España, será castigado con la pena de reclusión mayor.

Cuando el delito se cometiere contra súbditos no beligerantes de otra nación que se halle en guerra con España, será -- castigado con la pena de presidio mayor".

Artículo 139.- "Incurriran en la pena de reclusión ma-- yor en su grado máximo los que cometan los delitos de que se tra ta en el párrafo primero del artículo anterior, y en la pena de reclusión mayor los que cometan los delitos de que habla el pá-- rrafo segundo del mismo artículo:

1o.- Siempre que hubieren apresado alguna embarcación al abordaje o haciéndola fuego.

2o.- Siempre que el delito fuere acompañado de asesinato u homicidio o de alguna de las lesiones designadas en los artículos 418 y 419 y en los números 1o. y 2o. del 420.

3o.- Siempre que fuere acompañado de cualquiera de los atentados contra la honestidad señalados en el capítulo I, título IX, de este libro.

4o.- Siempre que los piratas hayan dejado a alguna persona sin medio de salvarse.

5o.- En todo caso, el jefe, capitán o patrón pirata.

Las penas señaladas en este artículo y en el anterior son aplicables a los delitos que se cometieren contra aviones, aeronaves o aparatos similares o utilizando tales medios para la realización de aquéllos".

#### 4.2.4.- VENEZUELA.

El Código Penal de Venezuela de 1964 actualmente en vigor en su Libro Segundo llamado De las Diversas Especies de Delito, - en su Título I De los Delitos Contra la Independencia y la Seguridad de la Nación. Capítulo III, De los delitos contra el Derecho Internacional en su artículo 153 menciona que:

"Los Venezolanos o extranjeros que cometan actos de piratería serán castigados con presidio de diez a quince años.

Incurrir en este delito los que ~~dirigido~~ o tripulando un buque no perteneciente a la marina de guerra de ninguna nación, ni provisto de patentes de corso debidamente expedida, o haciendo parte de un cuerpo armado que ande a bordo, ataquen otras naves o cometan depredaciones en ellas o en los lugares de la costa donde arriben, o se declaren en rebelión contra el Gobierno de la República.

Pues bien, al exponerse lo relacionado al derecho comparado, encontramos diversas maneras, en las cuales cada país tipifica el delito de piratería, de ahí que debemos de tener cuidado en no confundir un delito de piratería cometido de acuerdo con lo establecido por el Derecho Internacional, y de acuerdo con la legislación de cada una de las naciones, toda vez que como ya lo hemos señalado cada uno de los Estados tiene un límite a su ámbito jurisdiccional, y al salir del mismo, se entrará dentro de lo establecido por el Derecho internacional, y así como encontramos en algunas de las anteriores legislaciones a la institución del Corso, cada Estado tendrá en su momento que reformar su respectivo Ordenamiento Legal para que se encuentre acorde con los logros obtenidos por la comunidad Internacional.

CAPITULO QUINTO.

5.- LA PIRATERIA Y OTROS ACTOS CONSIDERADOS COMO TALES.

5.1.- TRATANDOSE DE AERONAVES.

5.2.- EN MATERIA DE PESCA.

5.3.- EN MATERIA DE LA LEY FEDERAL DE DERECHOS DE  
AUBOR.

5.4.- LOS GRUPOS INSURGENTES.

## CAPITULO QUINTO.

### 5.- LA PIRATERIA Y OTROS ACTOS CALIFICADOS COMO TALES.

Para concluir el presente trabajo, expondremos algunos hechos que son considerados como actos de piratería, iniciando el desarrollo de nuestro trabajo refiriéndonos primeramente a los delitos cometidos a bordo de aeronaves, explicando las razones por las cuales consideramos que este ilícito no debe de ser confundido con el delito de piratería.

Seguiremos también nuestra exposición refiriéndonos a los delitos previstos en la Ley Federal de Derechos de Autor y en la Ley Federal para el fomento de la Pesca, los cuales por de formaciones del lenguaje son comunmente considerados como delito de piratería, sin que éstos tengan nada que ver con tales ilícitos.

Para concluir nuestro trabajo exponemos las razones por las cuales consideramos que los actos realizados por algunos grupos insurgentes no deben de caer tampoco dentro de la denominación de actos de piratería por lo que al término del presente capítulo estaremos en posibilidad de señalar si tenemos razón o no en afirmar que dichos actos deben considerarse o no actos de piratería.

#### 5.1.- TRATANDOSE DE AERONAVES.

En el ámbito internacional respecto a las aeronaves, primeramente encontramos, que en las Conferencias de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar (CONFEMAR) I y III respectivamente, encontramos que en sus disposiciones conducentes se extiende a las aeronaves la protección de sus normas respecto al delito de piratería, es decir, abandonan el concepto tradicional de piratería, esto es, que abarcan no sólo los actos cometidos teniendo como escenario al mar y extienden su protección a las aeronaves (disposiciones a que nos hemos referido en los incisos 3.2.1 y 3.2.2 del presente trabajo), sin que deba de pasarse por alto que la mayoría de los países miembros de la Organización de las Naciones Unidas asistieron a dichas Conferencias y además las han ratificado.

Por otra parte a nivel internacional existen convenios relativos a los ilícitos cometidos a bordo de aeronaves como los siguientes; El Convenio sobre las Infracciones y ciertos Actos Cometidos Abordo de las Aeronaves, el cual fue firmado en Tokio,

el 14 de septiembre de 1963, y que entró en vigor el 4 de diciembre de 1969. (1)

El cual en términos generales se refiere a las infracciones que pongan o pueden poner en peligro la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes que se encuentren en ella, o alteren la disciplina a bordo de la nave y deberá de aplicarse -- mientras la nave se encuentre en vuelo, en la superficie de alta mar o en cualquier otra zona fuera del territorio de un Estado.

Sin embargo dicho convenio no ha tenido mucho éxito, -- puesto que él mismo obliga a los países que se adhieran a restituir el control de la nave a su legítimo comandante, de tal manera que en un momento dado se pondría en predicamento a las autoridades de un Estado que se viera imposibilitado a recobrar el control de la nave, y por ello han sido pocos los países que han aceptado dicho convenio.

Un segundo convenio es el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado en el Haya, del día 16 al 31 de diciembre de 1970, y que entró en vigor el 14 de Octubre de 1971 (2), y del cual forma parte nuestro país.

El mencionado convenio, en términos generales se refiere a las conductas que constituyen un delito cometido a bordo de --

(1).- SZEKELY, ALBERTO (compilador). "INSTRUMENTOS FUNDAMENTALES DE DERECHO INTERNACIONAL PUBLICO". T. III. Instituto de Investigaciones Jurídicas. UNAM. México 1981. p. 1297 a 1306.

(2).- Idem. pp. 1307 a 1313.

aeronaves con el objeto de apoderarse de ellos o cometa actos de violencia, amenazas o cualquier forma de intimidación, obligando se los Estados miembros a establecer dentro de su legislación local normas tendientes a reprimir tales actos, por lo que nuestro país al firmar dicho convenio se comprometió a sancionar tales conductas, y así en nuestro ordenamiento Penal tipificó al delito de apoderamiento de aeronave en el último párrafo del artículo 170. Además el convenio obliga a los Estados en caso de que exista algún tratado de extradición a devolver a los delincuentes a los países que lo solicitan, situación que se torna difícil puesto que dentro de la legislación de cada Estado se prevén sanciones muy diversas lo cual puede redundar en perjuicio o beneficio del o de los delincuentes.

Sin que deba de olvidarse el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil. El cual fue firmado en Londres, Moscú y Washington, el 11 de octubre de 1971 y que entró en vigor el 26 de enero de 1973. (3)

El convenio antes mencionado señala las conductas delictivas que se realicen a bordo de una aeronave, contra una o más personas mediante violencia o actos que por su naturaleza pongan en peligro la seguridad de la nave, abarcando los actos que puedan dañar o inutilizar la nave, o coloquen artefactos o sustancias capaces de destruirla o la incapaciten para el vuelo, dejando también a los Estados la facultad para que dentro de sus le-

(3).- Idem. op. 1317 a 1323.

gislaciones internas prevean tales actos e impongan penas severas a las personas que cometan tales ilícitos.

Ahora bien, dentro de nuestra legislación penal encontramos tipificado al delito de piratería en el artículo 146 al cual ya nos hemos referido en el capítulo anterior en el que también se extiende su protección a las aeronaves, sin embargo en el último párrafo del artículo 170 del Código Penal se señala que:

"art. 170.- ... Asimismo se impondrá de cinco a veinte años, sin perjuicio de la pena que corresponda por otros delitos que cometa, al que hiciere cambiar de destino una aeronave valiéndose de amenazas, violencia, intimidación o por cualquier otro medio ilícito, o la hiciere desviar de su ruta".

Una vez expuesto lo anterior, nos basaremos en un ejemplo, el cual constituye el prototipo de los actos cometidos a bordo de aeronaves, que los medios de difusión o comunicación masiva llaman generalmente actos de piratería el cual nos servirá de base para señalar si la conducta desplegada por los activos en su caso constituiría un acto de piratería o un delito cometido a bordo de una aeronave.

El día viernes 14 de junio de 1985 se da a conocer la siguiente noticia: "Secuestran un avión de EU. en Atenas y lo dirigen a Beirut. BEIRUT, 14 de junio (AP)- Un avión comercial norteamericano de la empresa Trans-World Airlines con más de 100 pasajeros a bordo fue asaltado hoy durante su vuelo rumbo a Roma - desde Atenas y pidió permiso para aterrizar en el aeropuerto de Beirut, dijeron fuentes de la torre de control aquí... Una perso

sona telefoneó a una estación de radio privada diciendo que el avión fue asaltado por miembros de la brigada suicida Hussein -- una fracción de milicianos desconocida hasta ahora pero aparentemente compuesta por musulmanes chiítas. Dijo que sus camaradas estaban armados con tres ametralladoras soviéticas AK 47 y cinco granadas de mano ..." (4)

Al día siguiente los secuestradores realizaron sus primeras peticiones, entre las cuales figuraba el que "uno de sus camaradas arrestado en Grecia, fuera liberado. En caso contrario -- amenazaron con empezar a matar a ocho griegos que se encuentran entre los rehenes..." (5) posteriormente pidieron la liberación de unos 700 presos de origen árabe presos en diversas cárceles -- de Israel. "Los secuestradores amenazaron con tomar medidas drásticas si Israel no libera a unos 700 presos árabes. Los aeropiratas mataron a un pasajero estadounidense... Los secuestradores -- chiítas liberaron hoy a unas treinta personas después que fue satisfecha, por parte del gobierno de Grecia, una de las exigencias; la entrega de unos de los aeropiratas apresados por la policía de Atenas, Ali Atueh..." (6)

- (4).-- EXCELSIOR. El Periódico de la Vida Nacional (México). "Secuestran un Avión de EU. en Atenas y lo dirigen a Beirut". 14 de junio de 1985. P. 3-A
- (5).-- Idem. "Aterrizó en Nigeria el Avión de TWA Secuestrado por 2 Arabes. 15 de junio de 1985. P. 3-A.
- (6).-- Idem. "Despegó de Argel el Avión de la TWA." 16 de junio de 1985. P. 3-A.

Después de una serie de negociaciones, las demandas de los secuestradores fueron satisfechas y el 4 de julio de 1985, 300 prisioneros chiftas fueron puestos en libertad y entregados por medio de la Cruz Roja Internacional por el gobierno israelí, aunque el citado gobierno negó que la liberación de los presos estuviera relacionado con el secuestro de la TWA.

Debemos de hacer notar que estos actos son manejados por la prensa internacional indistintamente como aeropiratería o como aereosequestro por lo que ahora trataremos de ubicar nuestro ejemplo dentro de algunos de estos rubros, para ello tenemos que hacer mención a los elementos de la piratería:

¿Existe el propósito personal en el ejemplo anterior?

La respuesta, es no. Porque generalmente cuando suceden estos actos los objetivos que se persiguen son de grupo, sean o no internacionalmente reconocido como un grupo de facción rebelde.

¿El ataque es dirigido de una nave a otra, por la tripulación o los pasajeros de la primera?

La respuesta es No, porque generalmente los secuestradores son ajenos, a la tripulación de una aeronave y no son pasajeros de otra nave sino de la misma.

Por otra parte tratándose de los ilícitos cometidos a bordo de aeronaves veamos, si en el caso encuadra la conducta desplegada por los chiftas en el delito de secuestro de aeronaves:

¿Se hizo cambiar de destino a la aeronave de la TWA, valiéndose de amenazas, violencia, o por cualquier otro medio lícito, o la hicieron cambiar de ruta?

La respuesta es obvia, puesto que por medio de violencia y amenazas hicieron cambiar de ruta llevándolo a Beirut, ahora - bien, el último párrafo del artículo 170 del Código Penal que se refiere al secuestro de aeronaves, desde mi punto de vista es aún más completo que el ilícito de piratería puesto que al inicio -- del citado Párrafo se señala que: "Asimismo se impondrá prisión de cinco a veinte años, sin perjuicio de la pena que corresponda por otros delitos que cometa...", por lo que se podrá imponer al delincuente en caso de que cometa otros delitos como el de Robo, Homicidio, situación que no prevé el artículo 146 del Código Penal.

Respecto a lo anterior, surge la siguiente interrogante, ¿en el momento que nuestro país tenga ante sí un problema suscitado por el apoderamiento de una aeronave o ilícitos cometidos a bordo de ella, bajo que rubro habrá de calificarse dicho acto, - en los términos de la CONFEMAR, o de los convenios referentes a las aeronaves y por último para los efectos de la aplicación de nuestro derecho Penal bajo que delito se podrá procesar al o los delincuentes, por piratería o por secuestro de aeronaves?

Desde mi punto de vista, considero que en virtud de encontrarnos ante un conflicto de leyes tanto nacionales como internacionales, se deberá de aplicar la Ley de acuerdo con la especialidad de la misma y por tanto deberán ser aplicables las --

normas referentes al apoderamiento ilícito de aeronaves.

Además de considerar imprescindible que nuestros legisladores realicen un nuevo Código Penal, tendiente a regular uniformemente su contenido con el objeto de evitar la duplicidad de conductas tipificadas, lo que nos lleva a considerar una misma conducta bajo dos delitos de diferentes denominación.

#### 5.2.- EN MATERIA DE PESCA.

La Ley Federal para el fomento de la Pesca, se encuentran previstas ciertas conductas las cuales constituyen ilícitos los cuales serán sancionados por los Tribunales Federales, por determinación expresa de la Ley contenida en el inciso e) de la Fracción I del Artículo 41 de la Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación, el que a la letra dice: "Artículo 41. Los jueces de Distrito en materia penal en el Distrito Federal y en el estado de Jalisco, conocerán: I.- De los delitos del orden federal. Son delitos del orden Federal: a).- Los previstos en las Leyes Federales y en los tratados..."

Sin embargo, encontramos que es frecuente escuchar en algunas conversaciones que al tratar la violación a las normas contenidas en la mencionada Ley, que a estas infracciones se les da generalmente el carácter de piratería, sin que lo sean, y así tenemos por ejemplo el siguiente.

Se menciona que en determinada parte de nuestros litorales capturaron a una embarcación extranjera la cual pirateaba nuestro atún o bien nuestro camarón, sin embargo a este acto no-

debe de dársele el carácter de piratería, toda vez que en el artículo 93 de la Ley Federal para el Fomento de la Pesca señala que: "La pesca en aguas del mar territorial y en las zonas exclusivas de pesca, por embarcaciones extranjeras sin el permiso correspondiente, se sancionará con multa de \$75,000.00 a 300,000.00 más decomiso de las artes de pesca y de las especies detenidas. Las embarcaciones serán retenidas en el puerto nacional respectivo hasta en tanto se cubra la multa impuesta"; por lo que en todo caso dicha conducta puede considerarse como un aprovechamiento ilícito de nuestros recursos naturales no renovables, que nada tienen que ver con el delito de piratería.

### 5.3.- EN MATERIA DE LA LEY FEDERAL DE DERECHO DE AUTOR.

Igualmente sucede que los delitos previstos en la Ley Federal de Derecho de Autor, son con mayor frecuencia confundidos con un acto de piratería, así por ejemplo tenemos que existen casos en los cuales se da a conocer a la opinión Pública, que en determinada parte de nuestra República se decomisaron cierta cantidad de discos, cassettes o películas piratas, es decir, se refieren a aquéllos discos, cassettes o películas que son reproducidas sin el consentimiento del titular del derecho de autor, en este caso, tampoco tiene nada que ver con el delito de piratería, ya que el artículo 135 de la citada Ley señala que: "Se impondrá prisión de treinta días a seis años y multa de \$100.00 a \$10,000.00 en los casos siguientes: I.- Al que sin consentimiento del titular del derecho de autor explote con fines de lucro,

una obra protegida; II.- Al editor o grabador que edite o grave para ser publicada una obra protegida, y al que explote o utilice con fines de lucro, sin consentimiento del autor o del titular del derecho patrimonial; ...IV.- Al que sin las licencias -- previstas como obligatorias en esta Ley, a falta del consentimiento del titular del derecho de autor, grave, explote o utilice con fines de lucro una obra protegida...".

Configurándose con estas conductas el delito contra la propiedad literaria o artística pero no él de piratería.

Como vemos, los delitos previstos en el artículo antes señalado, nada tienen que ver con el delito de piratería, sin embargo esta expresión (piratería) ha tenido arraigo y se ha asimilado a nuestro lenguaje común pero, por ningún concepto deben de ser calificados como tales, amén de que en ninguna legislación se encuentran tipificados como actos de piratería, por lo que para el tema central de nuestro trabajo carecen de relevancia, y únicamente los incluimos con el objeto de que no sean confundidos con los actos que si deben ser calificados como tales.

#### 5.4.- LOS GRUPOS INSURGENTES.

Corresponde hacer el estudio de los grupos o facciones insurgentes los cuales tienen como característica el que estos grupos se han levantado en contra del Gobierno de sus respectivos países, aspirando a tomar el poder por medio de las armas, y además se han organizado de alguna manera formando una autoridad política sea dentro o fuera de su patria (son los llamados Go---

bierno en exilio), sin embargo los demás Estados tienen la facultad de reconocer estos grupos insurgentes políticamente:

"Los efectos de este reconocimiento son, entre otros, impedir que los insurgentes sean considerados como piratas o traidores y permitirles ser tratados como delincuentes políticos en caso de asilo, a la vez que capacitarles legalmente para hacer la guerra civil, pero exigiéndoles el cumplimiento de las normas del derecho de gentes en la contienda. Faculta el reconocimiento de insurgencia a los otros Estados a realizar tratos con la facción insurgente, y a ésta con aquéllos. Concede la posibilidad de designar agentes sin carácter diplomático u observadores. Si triunfa la facción rebelde, se le tendrá como gobierno, bien de facto bien de jure. Si fracasa el movimiento, los compromisos adquiridos por tal facción frente a Estados terceros se disuelve, sin obligación para el gobierno que logró reprimir la insurgencia. (7)

Este tipo de reconocimiento ha tenido gran arraigo en Centro América principalmente en los últimos años, recordemos los casos de la guerrilla Sandinista y el de la guerrilla salvadoreña a quien se les dio pleno reconocimiento y que el Gobierno nicaraguense obtuvo el poder mediante las armas.

A continuación expondremos dos casos que fueron calificados en su momento como actos de piratería pero que de acuerdo con el derecho Internacional no lo fueron, estos casos son los -

(7).- Sepúlveda César. op. cit. p. 256.

siguientes:

El 13 de febrero de 1963 se da a conocer a la comunidad internacional la noticia de que el día 12 de febrero del mismo año un grupo rebelde se había apoderado del buque carguero venezolano "Anzoátegui". El buque había zarpado del puerto de la Guaira, cerca de Caracas y los rebeldes se apoderaron de la nave después de dos horas de navegación, sorprendiendo a los 37 tripulantes cuando éstos se encontraban cenando sometiénolos con facilidad.

El móvil de la acción, según los estrictos que los rebeldes abandonaron en la prensa venezolana se aseguraba la integridad de los tripulantes y el buque y manifestaban su repudio al gobierno venezolano en vísperas del viaje del presidente norteamericano a su país.

La persecución del barco, propiedad de la empresa "Compañía Anónima Venezolana de Navegación" duró varios días y estuvo a cargo de la Marina Venezolana quien solicitó ayuda a los Estados Unidos y a otros países. El 18 de febrero el "Anzoátegui" ancló en aguas territoriales del Brasil y el gobierno de este país envió a la Corbeta "Solimoes" para que transportara a los tripulantes del barco.

Ya sin peligro de represión por parte de las autoridades de Venezuela, los rebeldes pidieron asilo a Brasil, quien no tuvo inconveniente en proporcionarlo, toda vez que el móvil del acto estaba perfectamente claro, sin embargo el gobierno de Vene-

zuela apoyado en su artículo 153 de su ordenamiento Penal calificó el acto como piratería y solicitó al Gobierno brasileño la ex tradición del grupo rebelde, la cual por supuesto fue negada, de de do que los móviles fueron políticos.

También la marina Norteamericana se abstuvo de interve- nir no obstante haber tenido a su alcance al barco venezolano, - obrando con cautela puesto que los móviles eran de carácter poli tico y no quiso exponerse a la condena mundial en su contra, de- haber intervenido. (8)

A continuación exponemos un caso recientemente cometi- do el cual por algunos medios de comunicación fue considerado co mo un acto de piratería y por otros se consideró como un acto de terrorismo, opinión que desde nuestro punto de vista, es acerta- do, toda vez que los elementos constitutivos de piratería no se- encuentran en el caso.

"El día 7 de octubre de 1985, un comando integrado por - cuatro palestinos secuestraron al crucero italiano "Archille Lau ro", después de haber zarpado del puerto egipcio de Alejandría - con 511 pasajeros y tripulantes a bordo los palestinos se identi- ficaron como miembros del Frente de Liberación de Palestina (F. L.P.), y exigieron la liberación de 50 palestinos presos en la- cárcel de Nahiryá (Israel) y en otras cárceles europeas además -

(8).- Gaxiola Cota Benjamín. "Pesca y Piratería". Tesis. Facul- tad de Derecho. UNAM. 1963. pp. 45, 46 y 47.

de pedir que las negociaciones deberían de hacerse exclusivamente con el gobierno de Israel; el día 9 de octubre de 1985 los 4-secuestradores se rinden sin condición alguna, sin embargo antes de entregarse, dieron muerte a un ciudadano estadounidense. (9)

En las negociaciones intervino la O.L.P., quien por medio de su dirigente Yasser Arafat, negó que miembros de su organización hubieran efectuado el secuestro y mencionó que si los terroristas caían en sus manos se comprometía a juzgarlos; también intervinieron en ella los gobiernos de Italia y Egipto, más tarde cuando los terroristas viajaban hacia Túnez, donde habían solicitado asilo, cuatro aviones bombarderos militares estadounidenses F 16, interceptaron el avión en el que viajaban los terroristas y los obligaron a descender en el aeropuerto siciliano de Sigonela. (10)

Este suceso tuvo graves consecuencias para el Gobierno Italiano, que inclusive el primer ministro italiano Bettino Craxi presentó la renuncia a su cargo, la cual no fue aceptada por el gobierno de coalición, y más tarde fue ratificado en el mismo.

Por otro lado no deben de ser confundidos los actos de los grupos insurgentes, llamense, movimientos de liberación nacional, insurrectos, o guerrilleros, con los actos de terrorismo

(9).- UNO MAS UNO. México. "Confusa y contradictoria, la situación en torno al plagio del barco Archille Lauro". 9 de octubre de 1985.

(10).- Idem. "A pedido de Estados Unidos, llevan a Italia a los piratas del Archille Lauro". 11 de octubre de 1985. p. 22

y aún cuando es difícil en un momento dado diferenciarlos, consi  
dero que uno u otro se diferencian:

a).- Por que los grupos insurgentes, emprenden activida-  
des tendientes al derrocamiento del gobierno de su país, y a sus  
ataques generalmente son dirigidos a objetivos militares o bien-  
contra de los personajes más importantes del gobierno de su país  
o en contra de las instituciones del estado.

En cambio los actos terroristas, tienen por objeto la de  
sestabilización política de la comunidad internacional, puesto -  
que estos actos trascienden a nivel mundial, y sus objetivos van  
dirigidos generalmente hacia altos funcionarios de la política -  
internacional o bien los ataques se dirigen hacia objetivos civi  
les en donde mueren infinidad de personas inocentes.

b).- Los grupos insurgentes al ser reconocidos por el go  
bierno de algún Estado, adquieren ciertos derechos.

En cambio el terrorista es perseguido en la mayoría de -  
los países y jamás alcanzará su reconocimiento, y

c).- La lucha insurgente jamás trascenderá de más allá -  
de sus fronteras y en cambio;

El terrorismo puede ser comercializado y llegar a presen  
tarse un ataque en cualquier lugar del mundo.

CONCLUSIONES.

## C O N C L U S I O N E S .

1.- La piratería es un problema que aparece con los orígenes de la navegación, las diferentes causas que dan origen a ella, sean políticas, económicas, sociales e inclusive-religioso son:

a).- La existencia de un pueblo pobre, vecino de un país con un comercio desarrollado; en estos casos, la envidia viene a ser la razón de la piratería y la riqueza su objeto.

b).- Otra es la guerra o una revolución, ya que al término de la misma, los hombres que habían servido a su patria quedaban sin trabajo, y acostumbrados al peligro, ven en la piratería una fuente de aventura y la posibilidad de hacerse ricos; aún cuando en la actualidad las consecuencias de la guerra, generalmente traen como resultado la deshumanización del hombre y creó que es esta la causa principal de los actuales ataques piratas.

c).- Otra causa es la persecución religiosa, ejemplos de éstos los encontramos en las luchas de los berberiscos contra los cristianos, o en la reforma religiosa de Guillermo de Orange que se une a los holandeses en contra de los protestantes y crean los "Méndigos del Mar".

d).- La cuarta de estas causas, podría ser la situación irregular en la que se encontraban algunos hombres que cometían algún ilícito y eran perseguidos por las autoridades evadidos de prisión, desertores de la marina o del ejército, quienes se refugiaban en la piratería como una opción de supervivencia y libertad.

2.- El problema de la piratería no es un problema his-tórico si no que aún en nuestros días se presentan ataques de piratería principalmente en los mares de la China Meridional, por lo tanto es urgente que la comunidad internacional emprenda acciones tendientes a erradicarla, y aún cuando es muy difícil llegar a exterminarla si deben de incrementarse los mecanismos jurídicos y humanos para prevenir la comisión de este delito siendo deber de cada país con litorales el vigilar sus costas para evitar la frecuencia de estos ataques con ello si bien el problema no desaparecerá, si se logrará reducir considerablemente.

3.- Es preciso que en las Conferencias de las Naciones Unidas Sobre Derecho del Mar se regule adecuadamente el delito de piratería y se creen los mecanismos o las disposiciones necesarias tendientes a obligar a los países que ratifiquen los términos de las conferencias para que en la medida de lo posible apliquen severamente sanciones a quienes perpetran algún hecho de piratería.

4.- Es importante señalar la necesidad de que en el -

ámbito internacional desaparezca del delito de piratería, los delitos cometidos a bordo de aeronaves pues esto únicamente crea confusión respecto a uno u otro delito, debiéndose de recordar que a nivel Internacional se han suscrito acuerdos en Materia de ilícitos cometidos a bordo de aeronaves.

5.- Son encomiables los esfuerzos realizados por el Gobierno Real de Tailandia tendientes al combate contra la piratería y no menos importante también la colaboración del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados sin embargo es urgente al que por medio de la ONU se haga un llamado a la comunidad internacional con el objeto de que envíen su colaboración aquellos países que ya participan en el fondo que coordina el ACNUR y al mismo tiempo se adhieran más países con el objeto de reducir estos atques.

6.- Nuestro Código Penal debe ser modificado a la brevedad posible para que dentro del texto del artículo 146 del citado Ordenamiento Legal desaparezca la nefasta institución denominada corso puesto que la citada disposición es contraria a lo establecido en la declaración de París de 1856 por la cual queda abolido para siempre el corso dicha declaración fue ratificada por el gobierno de nuestro país el 13 de febrero de 1909 la que fue publicada en el Diario Oficial de los Estados Unidos Mexicanos el día 3 de abril de 1909, y por tanto se encuentre de acuerdo con lo que establece nuestra Constitución en su artículo 133 respecto a la ratificación de los

tretados que se convierten en ley suprema al cumplirse los requisitos que el mismo artículo señala.

7.- Igualmente debe desaparecer del texto del artículo 146 de nuestro Código Penal la protección que se extiende a las aeronaves, ya que en virtud de la existencia del delito de secuestro de aeronaves que prevé el último párrafo del artículo 170 del citado Ordenamiento Legal sólo crea confusión respecto a la aplicación de uno u otro precepto legal y en el ámbito internacional el conflicto de leyes debe resolverse aplicando la ley según la especialidad de la misma - por lo que queda descartado que se apliquen los artículos relativos a la piratería en un supuesto de la comisión del delito de secuestro de aeronaves.

8.- La piratería tanto en materia de pesca como en materia de derechos de autor no existe y si bien se emplea con frecuencia el término piratería esto se debe a las deformaciones del lenguaje que en un momento dado adoptan tal o cual término, por lo que no debemos de confundir el concepto de piratería en su acepción tradicional o sea aquellos hechos que tienen como escenario al mar y la palabra piratería adoptada para referirse a conductas que no tienen nada que ver con el delito que hemos estudiado.

9.- Se debe tener especial cuidado al tener ante sí un problema suscitado en alta mar, o en el lugar no sometido a la jurisdicción de algún estado, puesto que no todos los he

chos cometidos en ella son actos de piratería para ello se deberán de tomar en consideración los elementos característicos del delito de piratería, como son, el ánimo personal seguido de actos de depredación o violencia; que el ataque se produzca en la mar o provenga de ella por parte de la tripulación o los pasajeros de otra embarcación; que los actos de violencia-empleados sean ilícitos, puesto que no todos los hechos de violencia son ilícitos (por ejemplo la guerra); para así no ser confundido con los actos cometidos por grupos insurgentes, teniendo que tomar en cuenta los móviles de la acción y al mismo tiempo evitar que estos actos sean confundidos con acciones terroristas, aún cuando en ocasiones pueden cometerse este tipo de actos por grupos insurgentes.

## BIBLIOGRAFIA.

- 1.- Arellano, García Carlos.  
"Derecho Internacional Publico".  
Ed. Porrúa. S.A. México 1983.
- 2.- Bernal, Rafael  
"Gente de Mar".  
Ed. Jus. México 1950.
- 3.- De Alsedo y Herrera, Dionicio.  
"Piratería y agresiones de los ingleses  
y de otros Pueblos de Europa en la Ame-  
rica Española". Ed. D. Justo Zaragoza.  
Madrid. 1883.
- 4.- De Azcárraga y De Bustamente, José Luis.  
"El Corso Marítimo".  
Ed. Consejo superior de Investigaciones  
Científicas. Instituto "Francisco de Vic-  
toris" Madrid, 1950.
- 5.- Dooley, Elliot.  
"Piratas y corsarios (Tr. E. Martínez -  
Fardiñas).  
Ed. Bruguera. Barcelona 1967.
- 6.- Exquemelin, Alexandre Oliver.  
"Piratas de la América".  
Madrid. 1793.

- 7.- García Robles, Alfonso.  
"La Conferencia de Ginebra y la Anchu  
ra del Mar Territorial".  
Ed. Porrúa S.A. México. 1959.
- 8.- Gaxiola Cota, Benjamín. "Tesis"  
"Pesca y Piratería". Facultad de Dere  
cho. U.N.A.M. 1963.
- 9.- Gómez Eusebio.  
"Tratado de Derecho Penal". T. V.  
Buenos Aires 1956.
- 10.- Gosse, Philip. "Los Piratas del Oeste  
Los Piratas del Oriente". (Historia de  
Piratería) Ed. Espasa-Calpe. S.A. 3a.  
Ed. Argentina 1958. (Colec. Austral).
- 11.- Gosse, Philip. "Los Piratas del Norte"  
(Historia de la Piratería). Ed. Espasa  
Calpe. S.A. Argentina 1947. Colec. Aus  
tral.
- 12.- Homero. "La Odisea".  
Ed. Cia. General de Ediciones S.A. 15a.  
Ed. México 1979.
- 13.- J. y F. Gall.  
"El Filibusterismo". (Tr. Alvaro Custod  
io. Ed. Fondo de Cultura Económica, Mé  
xico 1978. (Brevario núm. 131).

- 14.- Jiménez de Asua, Luis.  
"Tratado de Derecho Penal". T. I y II  
3a. Ed. Ed. Lozada.  
Buenos Aires.
- 15.- Lapouge, Giles. "Los Piratas".  
Ed. Estela. Barcelona 1969.
- 16.- Seare Vázquez, Modesto.  
"Derecho Internacional Público".  
Ed. Porrúa S.A. 17a. Ed.  
México 1981.
- 17.- Samper y Cabello, Félix. "Piratería en  
el Mediterráneo" Ed. Minerva. México -  
1943.
- 18.- Sánchez de Bustamante y Sirven, Anto--  
nio.  
"Manual de Derecho Internacional Públi--  
co. Ed. Talleres Tipográficos "La Mer--  
cantil". 3a. Ed. La Habana. 1945.
- 19.- Székely, Alberto. Comp.  
"Instrumentos Fundamentales de Derecho  
Internacional Público". T. III.  
U.N.A.M. 1981.
- 20.- Sobarzo Loiza, Alejandro. "La Pirate--  
ría En el Derecho Internacional y en --  
el Derecho Interno. Revista de la Fa--  
cultad de Derecho. N. 54. Abril-Junio--  
1964. Ed. Stylo.

- 21.- México. Instituto Nacional de Antropología e Historia. "Fuerte de San Diego, - en Acapulco. Dpto. de Imágenes del - I.N.A.H. de la S.E.P.
- 22.- México, Archivo General de la Nación. "Corserios Franceses e Ingleses en la - Inquisición de la América Española. S.- XVI.
- 23.- Enciclopedia OMEBA. T. XXII. Bibliográficas OMEBA Editores. Buenos Aires. 1964.
- 24.- Enciclopedia Ilustrada Mexicana N. 6. Ed. Porrúa Hermanos S.A. México 1943.
- 25.- Informe del Alto Comisionado de las Naciones Unidas Para los Refugiados. Asamblea General. 36, 37, 38 y 39 Período - de sesiones. 12 (A/39/12)
- 26.- México, Diario Oficial de los Estados - Unidos Mexicanos No. 30. Imprenta del - Gobierno Federal. 3 de abril de 1909.
- 27.- Refugiados. León Davico, director. Mensual. (España. N.O Diciembre 1984).
- 28.- Excelsior: el periódico de la vida nacional. Julio Scherer García. Director General Diario (México) junio 14 y sigs. de- 1985.

- 29.- UNO MAS UNO. Manuel Becerra Acosta Director General. Diario. México D.F. -- octubre 8 y sig. de 1985.
- 30.- Los Derechos del Pueblo Mexicano. México a través de sus Constituciones. LIII Legislatura Cámara de Diputados. T. VIII y IX.
- 31.- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. 1917.
- 32.- Código Penal (México) 1871
- 33.- Código Penal. (México) 1929.
- 34.- Código Penal para el Distrito Federal - en Materia del Fuero Común y para toda la República en Materia del Fuero Federal. (México) 1931.
- 35.- Ley Federal para el Fomento de la Pesca (México) 1972.
- 36.- Ley Federal de Derechos de Autor (México) 1963.
- 37.- Código Penal de Argentina. (Argentina) - 1968.
- 38.- Código de Defensa Social de Cuba. (Cuba) 1936.

39.- Código Penal de España (España) 1973.

40.- Código Penal de Venezuela. (Venezuela)  
1964.

# I N D I C E.

	Pág.
<b>PROLOGO.</b>	
<b>INTRODUCCION.</b>	1
<b>1.- BREVE HISTORIA DE LA PIRATERIA.</b>	6
1.1.- GRECIA.	6
1.2.- ROMA.	9
1.3.- CHINA	13
1.4.- ARCHIPIELAGO MALAYO.	16
1.5.- LA COSTA AFRICANA	19
1.6.- LOS PIRATAS BERBERISCOS.	21
1.7.- LOS VIKINGOS	25
1.8.- LA LIGA HANSEATICA.	26
1.9.- LOS INGLESES.	28
1.10.- LA PIRATERIA EN AMERICANA	33
1.10.1.- NORTEAMERICA.	33
1.10.2.- FILIBUSTERISMO	37
1.11.- LA PIRATERIA EN MEXICO	43
1.11.1.- VERACRUZ.	43
1.11.2.- ACAPULCO.	44
1.11.3.- CAMPECHE.	46
<b>2.- CONCEPTOS Y ELEMENTOS.</b>	49
2.1.- EL CORSO	50
2.1.1.- LA CONVENCION DE PARIS DE 1856	54
2.2.- LOS BUCANEROS	57
2.3.- LOS FILIBUSTEROS.	59
2.4.- LOS VIKINGOS	63

	Fóg.
2.5.- LA PIRATERIA	64
2.5.1.- ELEMENTOS	66
2.5.2.- CAUSAS POR LAS CUALES SE DA LA PIRATERIA.	67
3.- LA PIRATERIA EN EL DERECHO INTERNACIONAL.	72
3.1.- LA SOCIEDAD DE NACIONES Y LA PIRATERIA.	73
3.1.1.- LA IV CONFERENCIA INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACION DEL DERECHO PENAL DE 1931.	74
3.2.- LA ORGANIZACION DE NACIONES UNIDAS Y LA PIRATERIA.	76
3.2.1.- LA PRIMERA CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE DERECHO DEL-MAR.	78
3.2.2.- LA TERCERA CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE DERECHO DEL-MAR.	83
3.2.2.1.- ACUERDO ENTRE EL GOBIERNO REAL DE TAILANDIA Y EL ALTO COMISIONADO DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LOS REFUGIADOS PARA COMBATIR LA PIRATERIA.	89
4.- EL DERECHO MEXICANO Y LA PIRATERIA.	95
4.1.- EL CORSO Y LA PIRATERIA EN EL DERECHO MEXICANO.	95
4.1.1.- EN EL AMBITO CONSTITUCIONAL.	96
4.1.2.- EN LA LEGISLACION PENAL MEXICANA.	101
4.2.- LA PIRATERIA EN EL DERECHO COMPARADO	106
4.2.1.- ARGENTINA.	106
4.2.2.- CUBA.	108

	Pág.
4.2.3.- ESPAÑA.	111
4.2.4.- VENEZUELA .	112
5.- LA PIRATERIA Y OTROS ACTOS CONSIDERADOS COMO TALES.	115
5.1.- TRATANDOSE DE AERONAVES.	116
5.2.- EN MATERIA DE PESCA.	123
5.3.- EN MATERIA DE LA LEY FEDERAL DE DERECHOS DE AUTOR.	124
5.4.- LOS GRUPOS INSURGENTES.	125
CONCLUSIONES.	132
BIBLIOGRAFIA.	137
INDICE.	143