

# El delito de piratería en altamar en Europa\*

## *Piracy as a Crime in the High Seas of Europe*

RAFAEL LARA MARTÍNEZ\*\*

### RESUMEN

El presente trabajo es el tercer capítulo de una investigación que aborda la temática de la piratería desde la óptica jurídica, y ahora corresponde continuar con las naciones europeas (España, Francia, Portugal, Inglaterra y Países Bajos) que vieron surgir la época de oro de la piratería en el siglo XVII (1620-1795), ya que fueron las acometidas en este periodo las que impulsaron la tipificación respectiva que a la fecha prevalece; por ello, se emprenderá una breve reseña histórica de los piratas más importantes de cada país, a fin de conocer las características de aquellos que acuñaron la época dorada de la piratería y el por qué de la dureza de las leyes de aquel entonces.

Posteriormente, se analizarán todas las codificaciones penales de los países en cita que históricamente han tipificado este delito desde aquel tiempo hasta la presente época, máxime que las figuras de antaño no se han trastocado y se utilizan en la actualidad. Incluso en el contexto contemporáneo, se han trasladado con los tratados internacionales europeos, sobre todo por el problema actual de los piratas somalíes que depredan embarcaciones que proveen del comercio a toda Europa y surcan el golfo de Adén.

Resalta que las figuras jurídicas actuales mantienen sintonía con las figuras antiguas del imperio romano, pues desde esa época se hablaba de la trascendencia de los ataques piratas, llegándolos

### ABSTRACT:

*This work is the third chapter of an investigation that deals with the subject of piracy from the legal perspective, The European nations of (Spain, France, Portugal, England and the Netherlands) saw the emergence of the golden age of piracy in the seventeenth century (1620-1795), since it was the attacks in this period that prompted the prevailing perspectives up to date; therefore, a brief historical review of the most important pirates of each country will be undertaken, in order to know the characteristics of those who coined the golden age of piracy and the reason for the harshness of the laws of that time.*

*Subsequently, all the criminal codes of the countries on appointment that historically have typified this crime from that time to the present time will be analyzed, since the laws of yesteryear have not been updated and are currently in used. In the contemporary context, piracy laws are in effect in European international treaties, especially because of the Somali pirates who pillage on ships that provide trade throughout Europe and across the Gulf of Aden.*

*The current legal figures are in tune with the ancient figures of the Roman Empire, since then the laws poke of the importance of pirate attacks, considering Piracy as enemy of all humanity. Piracy does not deserve consideration by any nation. This position has been taken up again by the European*

\*Artículo de investigación recibido el 13-06-2018 y aceptado el 17-08-2018

\*\*Profesor en el Instituto Tecnológico Nacional en Tehuacán, Puebla, México. (siael@yahoo.com.mx). <http://orcid.org/0000-0002-9499-9286>

a considerar como enemigos de toda la humanidad que no merecían consideraciones por ninguna nación. Esta postura ha sido retomada por la comunidad europea al verse en la necesidad de repeler los ataques de los piratas somalíes mediante las embarcaciones de guerra que, aun cuando no tengan la misma bandera, protegen los mismos intereses, es decir, aun siendo ajena, una "nación actúa como un órgano que representa válidamente a la comunidad mundial en esta materia, ya que los piratas son considerados *hostis humanis generis*".<sup>1</sup> Es importante referir que la vastedad en la información tanto bibliográfica como legislativa permea un gran problema, máxime cuando se debe elegir la más adecuada.

Palabras clave: *pirata, europa, código penal, nave, violencia.*

*community when it is necessary to repel the attacks of the Somali pirates by means of warships that do not sail under the same flag, however do protect the same interests, that is to say, The ship patrolling acts as an organ that validly represents the world community in this matter, since pirates are considered hostis humanis generis". It is important to mention that the vastness of both bibliographic and legislative information permeates a great problem, especially when choosing the most appropriate one.*

Keywords: *pirate, europe, penal code, ship, violence.*

SUMARIO: 1. Introducción / 2. Piratería / 3. España / 4. Portugal / 5. Reino de los Países Bajos / 6. Francia / 7. Inglaterra / 8. Europa Contemporánea / 9. Conclusiones / 10. Bibliografía

## 1. INTRODUCCIÓN

Europa se caracterizó por una política expansionista de sus dominios tras el descubrimiento de América, con lo cual incrementó sus rutas comerciales por el Atlántico. Esto motivó a que sus embarcaciones fueran susceptibles de ataques por parte de piratas que, en su momento, fueron marineros altamente adiestrados que estaban desempleados debido al fin de la Guerra de Sucesión Española (1714), lo que aumentó los asaltos marítimos y exigió que se regularan jurídicamente su persecución y sanción.

<sup>1</sup>FERNANDEZ, Sanz Juan Cristóbal, Marco jurídico actual de la piratería: un antiguo delito del Derecho Internacional del Mar, Facultad de Derecho Universidad de Chile, Revista Tribuna Internacional, Volumen 2, Número 4, 2013. pp. 23.

Este marco normativo fue permaneciendo al punto de no variar en sus premisas principales, y trascendió de tal forma que se incorporó a documentos internacionales a los que se han sumado casi la totalidad de los países en el mundo. Dicha trascendencia se debe a que la intensidad y ferocidad de los ataques piratas exigió figuras jurídicas especializadas que al final se desarrollaron de tal forma que hasta ahora se siguen ocupando varias de sus postulaciones en razón del surgimiento de piratas somalíes en el Cuerno de África contra embarcaciones cuyo destino es Europa, y que de manera forzada deben surcar el golfo de Adén hasta el Mar Rojo para alcanzar el Mediterráneo. Esta situación ha exigido una fuerte respuesta de la Unión Europea y, por ende, una normatividad con fines defensivos y represivos contra sus atacantes.

## 2. PIRATERÍA

España, Portugal, Inglaterra, Francia y Reino Unido destacaron en el tema de la piratería en el siglo xvii, pues en la conquista de América y sus rutas comerciales era evidente el atractivo de apoderarse de las embarcaciones repletas de mercancía, lo que generó la denominada época de oro de la piratería. Esta situación acarrió la regulación para castigar a los que ejercieran la piratería, ya que no sólo era el fuerte impacto económico sufrido, sino la manera predatoria y despiadada con la que se podía realizar.

Esto, como antecedente, permite entender la legislación respectiva vigente, máxime para aquellos que establecen penas tan severas en su momento, como la muerte o la prisión vitalicia; ya en el contexto contemporáneo, aparentemente se vislumbra una nueva etapa de consideraciones legales a la luz de los ataques de embarcaciones europeas por parte de piratas somalíes, pues la estructura de sus efigies legales coetáneas toma como base las figuras creadas en la época de oro de la piratería, incluso en los presentes esquemas que buscan elevar como delito internacional a la piratería, puesto que ello ya había sido una consideración del jurista Marco Tulio Cicerón en el imperio romano durante el siglo I antes de Cristo, al señalar a los piratas como *sed communis hostis omnium*<sup>2</sup>, es decir, aquel que es enemigo común de todos: son enemigos de la humanidad.

---

<sup>2</sup> Miller, Walter, *Cicero de officiis*. The Loeb Classical Library, Toronto, Canadá, 1928, pp. 384.

En este sentido, a la par y en comunión con el Derecho Comunitario de la Unión Europea, los países se sumaron a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que, como se explicó en el primer capítulo, es un documento de suma trascendencia que establece diversas y amplias consideraciones marítimas, como lo relativo a la piratería, lo que hizo que sus signantes adoptaran sus figuras jurídicas, hecho que no pasó desapercibido en Europa, donde además se han creado resoluciones respecto al combate táctico contra este delito.

### 3. ESPAÑA

España fue una de las potencias en las que se acentuó la piratería con el descubrimiento de América, ya que los barcos con el cargamento eran blancos de los ataques piratas, aunado a la rivalidad que sostuvo con Inglaterra durante siglos, que hizo que se incrementara con el tiempo este fenómeno; por ende, destacaron varios piratas españoles alrededor de los siglos XVII y XIX, como Amaro Pargo, quien asoló las embarcaciones inglesas y constituyó la figura arquetípica del pirata valiente pero misericordioso, ya que atacaba a los enemigos de su patria pero protegía a los débiles, de hecho, se tiene el dato de que “hizo muchas obras de caridad, se convirtió en un devoto religioso y en un generoso benefactor de conventos, ermitas e iglesias”.<sup>3</sup> Tuvo un final honroso y “pasó a la posteridad sus hechos fumosos, por lo que se le considera hoy como tipo legendario de nobles proezas”.<sup>4</sup> Culminó sus días como un hombre adinerado y fue sepultado en una capilla bajo el escudo de una hidalguía que le fue otorgada; en su lápida quedó labrada una calavera pirata guiñando un ojo.

En otro extremo se encontró al “temible Cabeza de Perro, Ángel García y que la tradición popular lo asocia a cierto apego devocional a la Virgen del Carmen de Los Realejos, de ahí que le ofreciera un barco como exvoto, para aplacar sus temibles y horribles crímenes, conservado actualmente en el santuario mariano”.<sup>5</sup> Merodeó en África y el Caribe; encarnaba el estereotipo de pirata malvado y sanguinario que masacraba a todos aquellos que se encontrasen en una embarcación depredada. Dejaba a la deriva del mar

<sup>3</sup> ABC Cultura, *El Pirata Canario*. Disponible en: <http://www.abc.es/cultura/libros/20130808/abci-amaro-pargo-pirata-canario-201308081200.html>. Consultado el 31 de enero de 2018.

<sup>4</sup> Rodríguez, Moure José, *Guía histórica de la laguna*, España, Instituto de Estudios Canarios, 1935, p. 73.

<sup>5</sup> Hernández González, Manuel Jesús, *Misterios de los realejos*, España, Ayuntamiento de los Realejos, 2016, pp. 43-44.

a mujeres y niños. Al final de sus días, una vez apresado, las autoridades lo ejecutaron por sus actos.

En un tinte similar, podemos citar a Benito Soto Aboal, considerado como el último pirata del Atlántico, “comenzó su feroz carrera con un motín en el que no faltaron las atrocidades más perversas y los asesinatos y que a lo largo de sus actividades piráticas no perdonó ni el tesoro ni las vidas de cuantos navegaban en los barcos que atrapó”,<sup>6</sup> sin importar su nacionalidad. Al ser capturado por los ingleses, fue ejecutado por más de setenta muertes y por la destrucción de diversas naves.

Desde el Estatuto de Bayona de 1808, sus Constituciones de 1812, 1837, 1845, 1869, 1876 y 1931 hasta la actual de 1978, no se referencia el ilícito en estudio, sino que circunscribe la figura sólo a los códigos penales que han existido en la península ibérica. Primeramente, el **Código Penal Español de 1822**,<sup>7</sup> en su capítulo segundo, habla de los delitos contra el derecho de gentes; el artículo 268 prevé sobre los piratas y sobre aquellos que en el mar, costas o puertos se apropien de los bienes de un buque, aunque cita una curiosidad: que la embarcación debe ser extranjera o haber naufragado o arribado con averías. Los sanciona en su artículo 730, en el título de los robos, con trabajos perpetuos.

España, al haber impulsado la piratería contra otros países (de la misma forma en que estos hicieron con ella), no tipificó cuando los ataques fueran en altamar, sin que pase desapercibido que en su artículo 186 reserva a la jurisdicción castrense todo lo relativo a la piratería.

Después, en su **Código Penal de 1848**,<sup>8</sup> conocido como Código Pacheco, el capítulo 3, bajo la misma clasificación que el anterior, tipifica, en su artículo 156, únicamente citando que el delito de piratería se castigará de doce a veinte años con prisión o con pena de muerte, y que puede agravarse la pena de prisión a cadena perpetua si se incendia la nave depredada, se causa la muerte o se genera el delito de lesiones, siempre que fueran relativos a la emasculación o mutilación, o que se cometiera violación o ataques al pudor, ya que, evidentemente, la inercia de la acometida podía estribar en estos otros delitos. Imponía la misma sanción cuando, después del asalto, los

<sup>6</sup> Calixto, Garrido Daniel, *Las ordenanzas del corso y el marco de actuación corsario*, tesis de doctorado, Madrid, España, Universidad Carlos III, 2016, pp. 220.

<sup>7</sup> Portal Iberoamericano de Ciencias Penales, Biblioteca. Disponible en: <http://www.cienciaspenales.net/files/2016/03/codigoPenal1822.pdf>. Consultado el 13 de octubre de 2017.

<sup>8</sup> Frame, Catálogo de la Biblioteca de la Universidad de Sevilla. Disponible en: <http://fama2.us.es/fde/codigoPenal1848.pdf>. Consultado el 14 de octubre de 2017.

piratas abandonaren a persona alguna sin los medios para salvarse; esto, por supuesto, se castiga de esta forma tan elevada por la agonía que podían generar ante esta situación o a los extremos a que podían ser obligados a llegar para sobrevivir. Por último, también se agrava a esta intensidad a quien sea capitán pirata, siendo al caso el mero rango la causa de la pena de muerte también. En su artículo 158 hay un equiparable a las mismas sanciones, consistente en quien se halle a bordo y entregare la embarcación a los piratas, y finaliza el apartado otorgando el grado de autoría de complicidad a quien trafique con piratas mientras tenga residencia en España.

El Código Penal de 1870<sup>9</sup> es casi copia fiel de su antecesor, incluso regula prácticamente con la misma nomenclatura en su articulado, ya que inicia en el artículo 155 con el tipo penal fundamental y lo describe a fidelidad, agregando en este punto que se considera piratería cuando se atacan naves de una nación que esté en guerra con España pero que no sean de combate. Señala las mismas agravantes ya referidas en la codificación anterior y agrega también cuando se llegue a causar enajenación mental, esterilidad, ceguera, pérdida de un ojo o que disminuya las funciones de una extremidad o que se cause incapacidad para trabajar.

El Código Penal de 1928<sup>10</sup> fue redactado por el emérito jurista Cuello Calón. Este cuerpo de leyes sufrió fuertes críticas por su severidad, al grado de considerarle fascista, quizá en parte se debió a que España se encontraba en ese momento bajo la dictadura de Miguel Primo de Rivera, también conocido como el Cirujano de Hierro. Se catalogó el delito a estudio dentro de los delitos contra la seguridad exterior del Estado, y comenzaba su tipificación en el artículo 245, describiendo la conducta, al referir a aquellos que dirijan o tripulen embarcaciones armadas que naveguen los mares, robando o violentando otras embarcaciones o en costas; lo sanciona en el artículo 246, de dieciocho a treinta años de prisión, y prevé una atenuante, pues castiga de cuatro a doce años cuando se ejecutase en contra de ciudadanos de otra nación que se hallen en guerra con España mientras no sean beligerantes.

En este punto, debemos considerar que los corsarios con una patente extranjera no podrían tomarse como piratas; si bien parecería demasiado permisivo, recuérdese que en esta época también imperaban los tribunales de

<sup>9</sup> Sirio, Libros. Disponible en: [https://sirio.ua.es/libros/BDerecho/codigo\\_penal/ima0052.htm](https://sirio.ua.es/libros/BDerecho/codigo_penal/ima0052.htm). Consultado el 14 de octubre de 2017.

<sup>10</sup> Decreto-Ley núm. 1528, de 13 de noviembre de 1928, del Código Penal, BOE, núm. 257, de 13 de septiembre de 1928, pp. 1454 a 1526. Disponible en: <http://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1928/257/A01450-01526.pdf>. Consultado el 20 de octubre de 2017.

presas, donde se discurrían litigiosamente las naves capturadas y su carga. Posteriormente, hace referencia al delito contra súbditos no beligerantes de otra nación. En su artículo 247, sanciona con dieciocho años de prisión hasta con pena de muerte a quien ejerza contrabando que sea en perjuicio de España. Debe decirse que este equiparable a la piratería tiene una connotación tributaria, ya que no exige depredación u otras violencias ejercidas, y agrava a treinta años de reclusión si se realiza cualquier otro acto de contrabando bajo los mismos motivos, como podría ser para abastecimiento o equipamiento. Continúa en el artículo 248, con la sanción del tipo penal fundamental, de veinticuatro años a pena capital, a quien aprese a una embarcación a través del abordaje o la incendie, y retoma lo citado en previos códigos cuando, además del apoderamiento, se causa homicidio, lesiones graves ya enunciadas, violación, que deje sin medios para salvarse a las personas que abordaban la nave depredada o por el simple hecho de ser capitán pirata. También, vuelve a incorporar el equiparable de aquellos que entreguen la nave a piratas, pero asigna un *quantum* diferente si se trata del capitán de la nave victimada o si es de cualquier otra persona. Innova en su regulación al hablar de quienes se apoderen de la embarcación con medios no violentos como el soborno a la tripulación; por ende, asigna una sanción menor mientras no se produzcan violencias al capitán, en cuyo caso subirá la pena a veinticuatro años de reclusión si accede a la corruptela. Así mismo, sanciona hasta con doce años una forma de rapiña sin navegación cuando, a través de señales falsas, provoquen el encallamiento de la nave, y finaliza con la extensión hacia las aeronaves por la comisión de los actos piráticos.

El Código Penal de 1932,<sup>11</sup> cuyo redactor principal fue el penalista emérito Jiménez de Asua, es idéntico a la codificación anterior, pero se reduce a los artículos 146 y 147, demarcando hasta la sanción que se plantea por el sólo hecho de capitanear un barco pirata. En lo que difiere es en las sanciones, ya que elimina por completo la pena de muerte y establece las figuras de reclusión, la primera consiste en doce años un día hasta veinte años, y la segunda, de veinte años y un día a treinta años. El Código Penal de 1944<sup>12</sup> reguló la figura en sus artículos 138 al 139, sin hacer mayor variación que el antes referido, incluyendo al final lo relativo a las aeronaves como medios o fines.

<sup>11</sup> Ley de 8 de septiembre de 1932, del Código Penal, BOE, núm. 310, de 5 de noviembre de 1932, pp. 824-856. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1932-8533>. Consultado el 23 de octubre de 2017.

<sup>12</sup> Ley de 19 de julio de 1944, del Código Penal, texto refundido de 1944, BOE, núm. 13, de 23 de diciembre de 1944, pp. 429-472. Disponible en: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE/1945/013/A00427-00472.pdf>. Consultado el 30 de octubre de 2017.

En su **Código Penal de 1995**<sup>13</sup> no contemplaba originalmente la tipificación de la piratería, y fue hasta la reforma del 22 de junio de 2010 cuando precisamente se recrudesció la piratería en el Cuerno de África, que la clasificó dentro de los delitos contra la comunidad internacional; además, prevé en su artículo 616 ter a quien prácticamente por cualquier medio se apodere, dañe o destruya nave alguna, sea marítima o aérea, o plataforma en el mar, así como ataque a quienes se hallen a bordo; esto se sanciona de diez a quince años, independientemente de las sanciones por aquellos otros delitos que se lleguen a cometer. En el quater establece una figura que probablemente deriva de la operación *Atalanta* (la estrategia de combate naval europea para protección del comercio marítimo), que se abordará a detalle posteriormente; allí se sanciona de uno a tres años una forma de resistencia de particulares o desacato cuando desobedeciere a la autoridad naval para efectos de prevención o persecución, pudiendo incrementar de diez a quince si emplea violencia. Por último, se referencia que, en términos de jurisdicción, la **Ley Orgánica del Poder Judicial**,<sup>14</sup> en su artículo 23, párrafo cuarto, inciso c, señala a este delito para que sea procesado en un tribunal español aun cuando sea cometido fuera del territorio nacional, mientras afecte intereses de dicho país. Particularmente, la legislación española ha mostrado un amplio interés penal para sancionar la piratería, máxime que los territorios de conquista en ultramar hacían necesaria una intervención normativa debido a las riquezas que se traficaban o comerciaban.

#### 4. PORTUGAL

De igual forma, en Portugal hubo piratas famosos que sobresalieron por sus fechorías, como Bartolomeu Português, quien comenzó sus incursiones en 1660; implementó el primer Código Pirata, que, entre otras cosas, contenía ordenanzas para realizar abordajes y sobre cómo disponer del botín; se enfocó en atacar barcos españoles procedentes de América y el Caribe. Al parecer, le caracterizó la mala suerte, ya que fue capturado en Campeche por la flota española, de la cual escapó para ser recapturado por otro barco español

<sup>13</sup> Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre de 1985, del Código Penal, BOE, núm. 281, de 24 de noviembre de 1995, pp. 20632-20678. Disponible en: [https://www.boe.es/diario\\_boe/txt.php?id=BOE-A-1985-12666](https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-1985-12666). Consultado el 23 de abril de 2017.

<sup>14</sup> Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial. Jefatura del Estado, BOE, núm. 157, de 2 de julio de 1985. Referencia: BOE-A-1985-12666. Disponible en: <http://www.boe.es/buscar/pdf/1985/BOE-A-1985-12666-consolidado.pdf>. Consultado el 16 de abril de 2018.



de donde nuevamente huyó para hacerse de un barco que naufragó al poco tiempo. Murió debido a las heridas derivadas del siniestro de 1669. Tocante al cuadro normativo, dentro de sus Constituciones de 1822, 1826, 1911 y 1976, no se hace expresión legal alguna de los piratas, abordando la figura exclusivamente en sus leyes secundarias, primeramente en su **Código Penal de 1852**,<sup>15</sup> catalogándolo dentro de los crímenes que ofenden a los intereses del Estado y las naciones extranjeras. En su artículo 161 sanciona con prisión al corsario que, en tiempo de paz, hostilice a cualquier buque, y con prisión perpetua si al caso se trata del capitán. En su artículo 162 refiere textualmente el delito a estudio, y se consuma en la especie cuando, sin patente de corso, en un buque armado y en el mar, ejecute violencias o robos; siendo así, se le castigará con trabajos forzados de por vida. Si de dichas violencias se causa homicidio, se sancionará con pena de muerte. Asimismo, sanciona con pena de trabajos forzados de manera perpetua a los miembros de la tripulación pirata que así lo fueren con conocimiento de causa. Posteriormente, en su **Código Penal de 1886**,<sup>16</sup> lo tipifica exactamente igual, incluso con la misma nomenclatura, sólo se modifica la sanción de ocho a doce años. En su **Código Penal actual de 1982**<sup>17</sup> como tal no se regula de manera concreta, sólo hay un apartado en su capítulo 4, que se titula “De los crímenes contra la seguridad de las comunicaciones”, cuyo artículo 287 sanciona a quien capture una aeronave o cualquier vehículo de transporte público, sin hacer mayor connotación al respecto. Del análisis histórico del delito y de sus codificaciones, resalta que la escasez en su tipología pirática es proporcional a los embates de los piratas de esta región; en este caso, es probable que resulte de poca atención en razón de la escueta incidencia.

## 5. REINO DE LOS PAÍSES BAJOS

Los piratas tuvieron un papel trascendental en la historia del Reino de los Países Bajos; por citar algunos personajes importantes el notablemente: “temible Guillermo de La Marck, quien, al mando de un grupo de sublevados,

<sup>15</sup> Universidad Nova de Lisboa, Faculdade de Direito. Disponible en: [www.fd.unl.pt/anexos/investigacao/1265.pdf](http://www.fd.unl.pt/anexos/investigacao/1265.pdf). Consultado el 24 de noviembre 2017.

<sup>16</sup> Universidad Nova de Lisboa, Faculdade de Direito. Disponible en: [www.fd.unl.pt/anexos/investigacao/1274.pdf](http://www.fd.unl.pt/anexos/investigacao/1274.pdf) . Consultado el 26 de noviembre 2017.

<sup>17</sup> Europees Instituut Voor Bio-Ethiek, Euthanasie. Disponible en: <https://www.ieb-eib.org/nl/pdf/loi-portugal-euthanasie.pdf>. Consultado el 27 de noviembre 2017.

saquea las poblaciones y comete atroces delitos”.<sup>18</sup> A estos piratas se les conoció como los Mendigos del Mar, quienes montaron su refugio en la isla de Voorne; eran considerados “una banda de desesperados, en gran parte comandados por nobles huidos”.<sup>19</sup> En su momento, colaboraron con la independencia de Holanda. En 1639, Guillermo de Orange Nassau organizó a los piratas holandeses para atacar la flota ibérica, quien, en conjunto con Francia, los derrotó en altamar. “Por su caudillaje en la lucha por la independencia contra el Rey de España, Guillermo de Orange es considerado como uno de los fundadores del estado holandés”.<sup>20</sup> Otro personaje que ha de mencionarse es el pirata Piet Hein, “cuyo hecho más significativo es la captura de la llamada Flota de la Plata”,<sup>21</sup> en 1628, pues la armada española, al transportar oro y plata de América, fue atacada por los piratas holandeses, quienes los cercaron y capturaron, lo que ningún ejército pudo lograr en aquella época. Este asalto les permitió construir una flota con la que invadieron Brasil. Cítese también a Laurens de Graff, cuyos ataques incluyen Inglaterra<sup>22</sup> y varios lugares de México, como Veracruz, en 1683, causando la muerte a más de cuatrocientas personas; destruyó la ciudad Tabasqueña de San Juan Bautista, devastó Xalpa y Cunduacán en 1680 y 1688. Sus abor-dajes incluyen la Luisiana francesa en 1699. Murió como granjero en Mobile (Alabama) en 1704.

En el área legislativa, los Países Bajos, dentro de su Constitución,<sup>23</sup> no hacen referencia alguna al respecto, pero en sus codificaciones penales ha tenido dos: el de 1809, denominado *Crimineel wetboek voor het koninkrijk holland*<sup>24</sup> (Código Penal para el Reino de Holanda), que llegó a conceptuar que “durante siglos se ha asumido generalmente que la piratería es un cri-

<sup>18</sup> Zárata, De Eduardo Blanco, “Una buena receta contra la nostalgia”, *Cuadernos de Literatura*, Universidad Simón Bolívar, Venezuela, número 31, enero-junio 2012, pp. 135-161. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/5228251.pdf>. Consultado el 16 de abril de 2018.

<sup>19</sup> Heesakkers, L. Chris, “Propaganda poética en la Guerra de Flandes. Dos odas y una sátira latinas de Janus Dousa”, *Revista de Estudios Latinos*, volumen 9, 2009, pp. 149-190. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/4571658.pdf>. Consultado el 16 de abril de 2018.

<sup>20</sup> Caldevilla, Domínguez David, “La imagen de la monarquía española”, *Revista de Comunicación Vivat Academia*, número 83, marzo 2007, pp. 1-67.

<sup>21</sup> Vento, Canosa Ercilio Andrés, “Matanzas, astronomía y urbanismo”, *Revista Arquitectura y Urbanismo*, Cuba, volumen XXXII, número 1, 2011, pp. 50-54. Disponible en: <http://www.redalyc.org/pdf/3768/376839861006.pdf>. doel

<sup>22</sup> Haring, Clarence Henry, *The Buccaneers in the West Indies in the XVII Century*, E. P. Dutton and Company, 1910, Estados Unidos, pp. 246. Disponible en: <https://archive.org/details/cu31924021197458>. Consultado el 17 de abril de 2018.

<sup>23</sup> Wipo Lex, Constitution of the Kingdom of the Netherlands of August 24, 1815. Disponible en: [http://www.wipo.int/wipolex/es/text.jsp?file\\_id=191759](http://www.wipo.int/wipolex/es/text.jsp?file_id=191759). Consultado el 10 de noviembre de 2017.

<sup>24</sup> *Crimineel wetboek voor het koninkrijk holland*. Disponible en: [https://play.google.com/books/reader?id=mOdCAAACAAJ&printsec=frontcover&output=reader&hl=es\\_419&pg=GBS.PA75](https://play.google.com/books/reader?id=mOdCAAACAAJ&printsec=frontcover&output=reader&hl=es_419&pg=GBS.PA75). Consultado el 24 de noviembre de 2017.

men contra el derecho internacional, contra todos los estados; frenando a todos los estados; que el pirata es un *hostis humani generis*, justificable”.<sup>25</sup> Sin aludirlo estrictamente como piratería, señala en su artículo 76 la sanción a quien reclute tripulación sin contar con la patente de corso, imponiéndole seis años de prisión, lo que podemos interpretar *contrario sensu*, pues, sin la ordenanza corsaria, necesariamente son piratas. También, castiga con prisión a quien se apodere de bienes muebles; entre ellos, barcos. En su artículo 243 castiga con prisión y destierro a quien, además del robo, hostilice en el mar. Este código tuvo una vigencia efímera porque “la anexión del reino al Imperio francés consagró la abolición del Código Nacional de 1809, teniendo por consecuencia la introducción en los Países Bajos del Código Penal francés, en 1811”.<sup>26</sup> Fue hasta que legislaron su actual Código Penal, en 1881, denominado *Wetboek van Strafrecht*,<sup>27</sup> cuando, el título XXIX, abordó varios delitos relativos a la navegación, sin que sea exclusivo de la piratería, pero, al caso concreto, en el artículo 381 sanciona hasta con doce años al capitán o miembro de una tripulación que se dedique a violentar otros buques o su tripulación en mar abierto, sin que cuente con la patente de corso. Castiga con nueve años a quien se una a la tripulación pirata a sabiendas de sus futuras acometidas, y expresa la aplicación análoga respecto a las aeronaves, sin que importe el ámbito espacial del citado medio de transporte, ya que éste puede hallarse incluso en tierra firme.

Prevé la agravante en caso de que se cause homicidio, aumentando la pena hasta quince años de prisión. Establece figuras únicas como la sanción hasta de doce años a quien proporcione su nave para que sirva a fines piráticos, o hasta con ocho años a quien deje perder una embarcación para el mismo fin, agravando la sanción hasta con doce años si es el capitán del barco depredado. Cuenta también con unas figuras similares a los ataques a las vías de comunicación, ya que impone prisión de hasta doce años a quien, ejerciendo violencia, cambie la ruta de la nave, sea marítima o aérea, ataque a un buque, una instalación marítima, un autobús, tren u otro medio de transporte público o un camión con una carga peligrosa; aumentando a doce

<sup>25</sup> Smidt, H. J. y Willink, Tjeenk, *Geschiedenis van Het Wetboek van Strafrecht*, Haarlem, Países Bajos, 2da ed., 1891. pp. 147. Disponible en: [http://dod.eldoc.ub.rug.nl/FILES/root/1891/h.j.smidt/1e\\_helft.pdf](http://dod.eldoc.ub.rug.nl/FILES/root/1891/h.j.smidt/1e_helft.pdf).

<sup>26</sup> Hamel Van, G. A., *Los Países Bajos y sus colonias*, pp. 564. Disponible en: [cdigital.dgb.uanl.mx/la/1190001233/1190001233\\_091.pdf](http://cdigital.dgb.uanl.mx/la/1190001233/1190001233_091.pdf).

<sup>27</sup> *Wetboek van Strafrecht*. Disponible en: <http://www.wetboek-online.nl/wet/Wetboek%20van%20Strafrecht.html>. Consultado el 12 de noviembre de 2017.

años si causan lesiones a persona alguna para tal acometida, y con prisión de hasta treinta años si causa la muerte.

También, establece formas de una piratería aérea pero que son más congruentes con los robos calificados, ya que considera como aquella cuando deliberadamente comete un acto de violencia en contra de alguien a bordo de un avión en vuelo, castigándolo con encarcelamiento de hasta nueve años si existe un peligro para la seguridad de la aeronave; con encarcelamiento de hasta doce años si, además de la seguridad referida, causa una lesión grave; y con prisión de hasta quince años si, además de lo anterior, causa la muerte de persona alguna. Podemos ultimar este epígrafe expresando que su legislación relativa es inversamente proporcional al impacto destructivo de los piratas neerlandeses; infiérase que, dimensión y recursos de este país hicieron necesario debilitar las economías de otras naciones con este delito a través de un vacío legal que conlleva a una aquiescencia.

## 6. FRANCIA

De igual forma, los galos tuvieron personajes que hicieron historia en el marco de las piraterías, como Louis Michel Aury (1788-?), “quien dio su apoyo a los líderes de la América española en su campaña para independizarse”,<sup>28</sup> al punto de obtener patente de corso en varios países, entre ellos México. En la misma sintonía, podemos hablar del destacado pirata y corsario francés Hippolyte de Bouchard (1789-1837), quien se naturalizó argentino para combatir contra un bloqueo europeo impuesto a Sudamérica, incluso se volvió insurgente de la causa rioplatense; “su excepcionalidad reside en el hecho de haber sido el único corsario que efectuó una circunnavegación del planeta: del Atlántico Sur y recorrió tres océanos para atacar objetivos españoles”.<sup>29</sup> También conocido como el Terror del Golfo, Jean Lafitte (1780-1826) fue un pirata francés, mercenario, traficante de esclavos y contrabandista, que incluso tuvo “una posición en la independencia de México y con los españoles, este doble juego le permitió continuar con su negocio”<sup>30</sup> por cierto tiempo hasta su regreso a Francia.

<sup>28</sup> Crawford, De Shaw, *Under the colombian flag: nation-building on San Andrés and providence islands, 1886-1930*, disertación (doctorado), Estados Unidos, Universidad de California, 2001, p. 28.

<sup>29</sup> Gamez, Duarte Feliciano, *El desafío insurgente. Análisis del corso hispanoamericano desde una perspectiva peninsular: 1812-1811*, tesis (doctorado), España, Universidad de La Rioja, pp. 144-145.

<sup>30</sup> Histoire du Monde, *Pirates dans les Caraïbes*. Disponible en: <http://www.histoiredumonde.net/Laffite-Jean.html>.  
do el

Dentro las quince cartas magnas francesas que existieron, ninguna se refiere a la piratería o al corso, sin embargo, el **Código Francés de 1791**<sup>31</sup> (año de su primer constitución promulgada), dentro del catálogo de los crímenes contra la seguridad interior del Estado, hace referencia, en el artículo 3 de la sección II, al medio comisivo, sin que se le mencione a la piratería como tal; tipifica todo ataque o invasión a diversos lugares y objetos, entre ellos navíos, y dada la sanción que impone, siendo ésta la pena de muerte, podemos inferir que está en la consideración del ilícito a estudio.

En el **Código Penal de 1810**,<sup>32</sup> de igual forma, sin mencionarlo textualmente, encontramos, en el capítulo primero, que se intitula “Crímenes y delitos contra la seguridad del Estado”, en la sección primera, bajo el primer catálogo “De los crímenes y delitos contra la seguridad del exterior del Estado”, que el artículo 77 sanciona con pena privativa de la vida a quien entregue a los enemigos de Francia sus puertos, naves o buques, así como a quien comprometa la fidelidad de los marineros de cualquier forma. Esto implicaría, por supuesto, que los convencieran de integrarse a una tripulación pirata bajo retribución prometida, por ejemplo. Dentro del mismo capítulo, en la sección segunda, que se denomina “De los crímenes contra la seguridad interior del Estado”, en su número segundo, “De los crímenes que tienen a trastornar el Estado con la guerra civil, el uso ilegal de la fuerza armada, la devastación y el pillaje públicos”, en el artículo 96<sup>33</sup> hay otra figura penal sin nombre en específico, que igualmente castiga con pena capital a quien invada puertos, naves o buques del Estado, a efecto de saquear propiedad públicas o de particulares. Como dato relacionado, este Código Penal aplicó en el Segundo Imperio Mexicano.

Finalmente, en su Código Penal Francés de 1994,<sup>34</sup> el cual se consolidó en 2014, no lo regula de manera nominal, ya que del artículo 224-6 al 224-8-1, en el capítulo de atentados contra la libertad de la persona, lo prevé como el tipo penal de secuestro de aeronaves, buques o de cualquier otro medio de transporte, y establece el apoderamiento con medios violentos pero sobre cualquier medio de transporte o incluso en plataforma, y le sanciona con

<sup>31</sup> Le Droit Criminel, Legislation Criminelle. Disponible en: [https://ledroitcriminel.fr/la\\_legislation\\_criminelle/anciens\\_textes/code\\_penal\\_25\\_09\\_1791.htm](https://ledroitcriminel.fr/la_legislation_criminelle/anciens_textes/code_penal_25_09_1791.htm). do el

<sup>32</sup> Oceans Beyond Piracy, Criminal Code. Disponible en: [http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/Benin\\_Criminal\\_Code\\_Napoleonic\\_Code\\_of\\_1810\\_Part\\_I\\_French.pdf](http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/Benin_Criminal_Code_Napoleonic_Code_of_1810_Part_I_French.pdf). do el

<sup>33</sup> Universidad Autónoma de Nuevo León, Dirección General de Bibliotecas. Disponible en: [http://cdigital.dgb.uanl.mx/la/1190000683/1190000683\\_MA.PDF](http://cdigital.dgb.uanl.mx/la/1190000683/1190000683_MA.PDF). do el

<sup>34</sup> Droit Français. Disponible en: <https://www.legifrance.gouv.fr/content/location/1752>. Consultado el 6 de febrero de 2018.

veinte años de prisión, incrementando a prisión vitalicia en caso de que los hechos antes descritos se acompañen de actos de barbarie, tortura u homicidio. Asimismo, en el título II, su artículo 421, párrafo 1, establece como terrorismo el apoderamiento de buques o aeronaves, así como robos o destrucciones bajo la intención de perturbar gravemente la paz pública, siendo al caso las únicas figuras que mejor concuerdan con las premisas de la piratería, exceptuando la de depredación, pero en el término *barbarie* podría homologarse en ese sentido. Actualmente, la figura de piratería como tal la tiene contemplada enteramente la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Convemar) o Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer, a la que se ha hecho referencia en el capitulado de la piratería en América, y la cual Francia ha firmado y ratificado desde el 11 de abril de 1996.<sup>35</sup>

## 7. INGLATERRA

Los piratas ingleses se hicieron famosos tres siglos antes de la época de oro de la piratería que aquí se analiza; por ejemplo, Francis Drake (1543-1596), quien realizó diversas arremetidas a España, destacando que el que ejecutó “en el puerto de Cádiz en abril-mayo de 1587 es probablemente uno de los más célebres”.<sup>36</sup> Fue honrado en su país como héroe al punto tal de ser nombrado Caballero del Reino. También lo fue Walter Raleigh, quien atacó igualmente a España, así como a Portugal, famoso por su comercio con el tabaco y su relación con la reina Isabel I; sin embargo, “en 1603 murió la Reina y subió al trono Jaime VI de Escocia y I de Inglaterra, las intrigas en la Corte terminaron por hacer que fuera acusado de traición, enjuiciado, condenado y privado de sus bienes”.<sup>37</sup> Pero los personajes que encumbraron la época que caracterizó para la posteridad el estereotipo de pirata fueron aquellos como Henry Morgan (1635-1688), quien realizó muchos asaltos en el Caribe y que incluso, “a pesar de que fue ordenado para un juicio, Carlos II lo perdonó y lo nombró gobernador de Jamaica”.<sup>38</sup>

<sup>35</sup> United Nations, Oceans and Laws of the Sea. Disponible en: [http://www.un.org/Depts/los/reference\\_files/chronological\\_lists\\_of\\_ratifications.htm](http://www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm). Consultado el 2 de diciembre de 2017.

<sup>36</sup> Tanturri, Alberto, “La incursión de Francis Drake a Cádiz en 1587: comparación de algunas fuentes documentales inéditas italianas”, *Revista Investigaciones Históricas*, Universidad de Valladolid, España, núm. 32, 2012, pp. 69-88.

<sup>37</sup> Leoni, Anna María, “Sir Walter Raleigh, El Pirata Poeta”, *Revista de Historia Presente y Pasada*, Universidad de los Andes, Venezuela, núm. 18, año 9, vol. 9, julio-diciembre 2004, pp. 157-170.

<sup>38</sup> Sarojadevi, K., “The Gatsby and Henry Morgan-In Pursuit of Happiness”, *Revista International Journal of Humanities and Social Science Invention*, India, vol. 2, 2013, pp. 28-37.

Otro personaje fue Henry Avery (1659-1699), conocido como el Rey de la Piratería, quien osó viajar “hasta las costas arábigas, donde cañoneó y apresó, sin saberlo, el barco en el que viajaba el gran Mogol junto con los altos funcionarios de su gobierno, que iban en una peregrinación por agua hacia la Meca [...] La noticia conmocionó Europa tanto como al cercano Oriente, pues el gran Mogol proclamó que rastrearía y desaparecería cuanto europeo encontrara cerca de sus territorios, fuera o no fuera inglés, fuera o no fuera pirata”.<sup>39</sup>

También de especial mención resulta el famoso Edward Teach, conocido como el pirata Barbanegra, quien atacó la zona de las trece colonias americanas y todo el Caribe; destacaba por su fiereza y sus técnicas intimidatorias al momento de la depredación. Su trayectoria resalta “de cómo la piratería y el corso operaban en la frontera atlántica y afectaban a las economías locales y globales”,<sup>40</sup> ya que, después de redituables ataques, el rey Jorge I les otorgó una forma de indulto para después utilizarlos como corsarios para atacar las mismas zonas donde antes operaban, a fin de mermar a Francia. Se dice que “por su reputación temeraria, la muerte de Barbanegra y el subsecuente juicio así como la ejecución de los remanentes de su tripulación fueron considerados como un gran golpe en la guerra contra los piratas”.<sup>41</sup>

De igual forma, destaca el pirata John Rackham *Calico* (1682-1720), quien, además de sus proezas marítimas, instauró la emblemática bandera Jolly Roger (fondo negro con un cráneo y dos sables cruzados);<sup>42</sup> muchos piratas navegaron bajo esta insignia no sólo para distinguirse de las naves mercantes y evitar ser atacados por sus congéneres, sino también para crear una fama “de crueldad y locura, que también ayuda a explicar la destrucción aparentemente sin sentido de los piratas que atacaban involucrados después de tomar el botín, como lanzar carga por la borda e incendiar barcos que no estaban a la altura de sus estándares”.<sup>43</sup>

<sup>39</sup> Martínez, Torres José, “Caballeros de la Fortuna”, *Revista Fuentes Humanísticas*, Universidad Autónoma de Chiapas, México, 2008, p. 10. Disponible en: <http://fuenteshumanisticas.azc.uam.mx/index.php/rfh/article/view-file/264/253>. Consultado el 2 de febrero de 2018.

<sup>40</sup> Kardulias, Nick P., “Piracy in a Contested Periphery: Incorporation and the Emergence of the Modern World-System in the Colonial Atlantic Frontier”, *Revista Journal of World-Systems Research*, Universidad de Pittsburg, Estados Unidos, vol. 2, núm. 2, 2016, pp. 542-564.

<sup>41</sup> Cordingly, David, *Under the black flag the romance and the reality of life among the pirates*, Random House, Estados Unidos, 2006, pp. 200.

<sup>42</sup> National Geographic, “History Pirates truth behind the legend”, *The golden age of piracy*, 2016, pp. 75.

<sup>43</sup> Leeson, Peter T., “Pirational choice: the economics of infamous pirates practices”, *Revista Economic Behavior and Organization*, Universidad George Mason, Estados Unidos, 2007. Disponible en: [www.peterleeson.com/Pirational\\_Choice.pdf](http://www.peterleeson.com/Pirational_Choice.pdf).

Por otro lado, es importante destacar a las únicas mujeres piratas de quienes se tiene dato: Mary Read (1690-1721) y Anne Bonny (1698-1782). De la primera se ha hecho crónica de estar a la par de los hombres de su época en el combate cuerpo a cuerpo y en las incursiones a las embarcaciones, incluso “fue citada una vez diciendo que la profesión de piratería no era para cualquiera, y si fueras a practicarle con dignidad, tenías que ser un hombre valiente, como ella”.<sup>44</sup> Respecto a Bonny, la caracterizó su fiereza y maldad, “destacándose por su particular violencia contra las víctimas y su arrojo en los asaltos a los barcos”.<sup>45</sup> Finalmente, se hace mención de Bartholomew Roberts (1682-1722), considerado como el último pirata de esta época; destacó su elevado número de ataques exitosos en proporción con los recursos a su alcance, ya que con “una pequeña flota de naves y varios cientos de hombres, capturó más de cuatrocientos mercantes durante tres años”.<sup>46</sup> También se le atribuye gran parte de la autoría del Código Pirata,<sup>47</sup> que fue un compendio de normas que debían seguir los piratas, por ejemplo, la obligación de compartir el botín o la prohibición de permanecer en la nave al momento de un asalto.

Inglaterra promulgó documentos legales conocidos como actas, que establecieron, de acuerdo con la época, diversos puntos, como al caso concreto; la más antigua es la Ley 1536 de Delitos en el Mar,<sup>48</sup> que expresa la preocupación de la impunidad que prevalecía para los piratas, ya que sólo confesaban bajo tortura, y raramente por señalamiento de las víctimas, lo cual se debía a que, al realizarse sus fechorías en el mar, obviamente estaban lejos de la vista de testigos, y aquellos que sufrían las tropelías, por lo regular, eran privados de la vida; en caso de que los atestes fueran marinos, por sus largos viajes, no podían comparecer a declarar en contra de los piratas. De igual forma, extiende jurisdicción sobre aquellos delitos cometidos en el mar o cualquier otra superficie acuática, como si en la tierra del reino se hubieran consumado, siendo juzgados por una comisión nombrada por el Lord Canciller. Esta ley fue reemplazada por el Acta de Piratería de 1698,<sup>49</sup> documento

<sup>44</sup> Borges, Jorge Luis, *Collected Ficciones*, Allen Lane The Penguin Press, Estados Unidos, 1935, pp. 42. Disponible en: [https://posthegemony.files.wordpress.com/2013/02/borges\\_collected-fictions.pdf](https://posthegemony.files.wordpress.com/2013/02/borges_collected-fictions.pdf). ISBN: 8601300112459.

<sup>45</sup> Rivas, Luz Marina, “*Imágenes literarias de la mujer pirata en el Caribe*”, *Revista Actualidades*, Centro de Estudios Latinoamericanos Rómulo Gallegos, núm. 18-19, 2007, Venezuela, pp. 152.

<sup>46</sup> Rediker, Marcus, *The slave ship a human history*, Penguin, Estados Unidos, 2007, pp. 22.

<sup>47</sup> Theophilus, Edward Fox, *Piratical Schemes and Contracts: Pirate Articles and their Society, 1660-1730*, tesis de doctorado, Universidad de Exeter, Inglaterra, 2013, pp. 218.

<sup>48</sup> Act Government, A. c. t. legislation register. Disponible en: Offences at Sea Act 1536 28 Hen 8 c 15 - ACT Legislation Register. Consultado el 12 de febrero de 2018.

<sup>49</sup> The National Archives, Browse Legislation. Disponible en: <http://www.legislation.gov.uk/aep/Will3/11/7/contents>. Consultado el 17 de noviembre de 2017.



que buscaba tratar el tema para castigar este delito de forma más eficiente, ya que su antecesora presentaba lagunas que eran utilizadas como tecnicismos legales en razón de limitar al mar los asaltos mas no así en tierra.

Asimismo, dio cabida a los juicios sumarísimos practicados por los almirantes *in situ*, como una forma de jurisdicción concurrente para evitar el traslado de los enjuiciados a suelo inglés, estableciendo, por ende, una forma organizativa persecutora respectiva, dada la singularidad de este delito. Además, tipifica formas comisivas equiparables, incluyendo como tal —aun cuando no haya previo acuerdo a la comisión del delito— si se trafica con estos o se les encubre, sancionando también a quien por omisión permita la consumación del injusto a estudio. Finaliza como una forma de extinción de dominio en favor de Inglaterra sobre los bienes asegurados a los piratas, y en todos los casos de responsabilidad se le castiga con pena de muerte. Esta normatividad aplicó en todo el reino y sus colonias, prevaleciendo, por ejemplo, en Australia hasta el 2002.

Posteriormente, en el **Acta de Piratería de 1717**,<sup>50</sup> cuya esencia radicaba en lo relativo al transporte, se reguló el traslado de los piratas condenados a las colonias británicas americanas para trabajos forzados, eliminando la pena de muerte por catorce años de servicio. Sólo se aplicaba la pena capital en los casos en que se tuviera relación con el homicidio, prevaleciendo esta figura hasta 1998. El **Acta de Piratería de 1721**<sup>51</sup> no implementó novedad alguna, sólo destacó su exposición de motivos, que, como preámbulo, realzó la necesidad de las sanciones a este delito, en razón de su incremento, tanto en el reino como en las colonias remotas. Otro documento de este siglo fue el **Acta de Piratería de 1744**,<sup>52</sup> que prevé que se pueda sancionar como piratas a aquellos que cometan hostilidades en el mar o contra los súbditos de su majestad, así como aquellos que sean considerados enemigos en el mar, y en caso de no poder ser procesados como antes se mencionó, faculta la posibilidad de que sean juzgados por alta traición.

En el **Acta de Piratería de 1837**<sup>53</sup> se sanciona con pena de muerte cuando se realiza un acto de violencia con la intención de privar de la vida o herir

<sup>50</sup> Internet Archive, The statutes at large from the Magna Charta, to the end of the Eleventh Parliament of Great Britain. Disponible en: <https://archive.org/stream/statutesatlarge54britgoog#page/n504/mode/2up>. Consultado el 6 de febrero de 2018.

<sup>51</sup> The National Archives, Browse Legislation. Disponible en: <https://www.legislation.gov.uk/apgb/Geo1/8/24/contents>. Consultado el 8 de febrero de 2018.

<sup>52</sup> *Ibid.* Disponible en: <https://www.legislation.gov.uk/apgb/Geo2/18/30/contents>. Consultado el 7 de febrero de 2018.

<sup>53</sup> *Ibid.* Disponible en: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Will4and1Vict/7/88/contents>. Consultado el 5 de fe-

a persona alguna. El Acta de Piratería de 1850<sup>54</sup> establecía que aquellos bienes propiedad de los súbditos de su majestad que se encontrasen en poder de los piratas, les serían devueltos con un octavo más de su valor por concepto de indemnización, y sancionaba el perjurio en específico para este delito. Por último, el Acta de Ley Criminal de 1967,<sup>55</sup> en la parte primera del capítulo 58 sólo se hacía una referencia respecto a que la piratería podría considerarse como delio grave.

En un análisis comparativo, podemos decir que, no obstante ser un país con un sistema jurídico consuetudinario eminentemente, es el que mayor aporte escrito arroja para combatir la piratería. Esto puede ser en razón de que precisamente fueron los piratas ingleses quienes le dieron renombre de terror y fama trascendente a este delito, que ha sido ampliamente conocidos hasta nuestra época contemporánea.

## 8. EUROPA CONTEMPORÁNEA

El parlamento europeo, a través de su actividad, ha expresado la fuerte preocupación de la unión respecto a la piratería, no sólo descartando el curso, sino, a su vez, con una intensa regulación legislativa con enfoque bélico, principalmente mediante la denominada Operación de la Fuerza Naval de la Unión Europea Atalanta o European Union Naval Force Operation Atalanta (EU NAVFOR, por sus siglas en ingles), que inició en diciembre de 2008. Esta operación ha conjugado a toda la fuerza marítima europea para prevenir los constantes ataques de los piratas somalíes, custodiando el tránsito sobre el mar Índico, el mar Rojo, el Golfo de Adén y las costas del Cuerno de África, ya que esta ruta comunica al Mediterráneo por el Canal de Suez, y toda vez que más de tres cuartas partes del comercio de Europa es por vía marítima; es por ello que toma relevancia económica, lo que motiva a proteger dicho tránsito, resultando aún más comprensible, pues fue la economía lo que impulsó a crear la Unión Europea.

A través de su reglamento número 725/2004, del Parlamento Europeo y del Consejo, de fecha 31 de marzo de 2004,<sup>56</sup> el segundo punto indica que:

---

brero de 2018.

<sup>54</sup> *Ibid.* Disponible en: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Vict/13-14/26/contents>. Consultado el 4 de febrero de 2018.

<sup>55</sup> *Ibid.* Disponible en: [http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1967/58/pdfs/ukpga\\_19670058\\_en.pdf](http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1967/58/pdfs/ukpga_19670058_en.pdf). Consultado el 3 de febrero de 2018.

<sup>56</sup> Disponible en: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/ALL/?uri=CELEX:02004R0725-20090420>.

“Hay que garantizar en todo momento la protección del transporte marítimo de la Comunidad Europea, la de los ciudadanos que lo utilizan y la del medio ambiente, frente a la amenaza de actos ilícitos deliberados, tales como actos de terrorismo, actos de piratería u otros análogos”.

Debe mencionarse que la resolución del Parlamento Europeo, del 10 de mayo de 2012, sobre la piratería marítima (2011/2962/RSP),<sup>57</sup> usa el marco jurídico de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar,<sup>58</sup> analizada ya en otro capítulo, también conocida por el acrónimo Convemar o United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS, por sus siglas en inglés), adoptada en la bahía de Montego (Jamaica) el 10 de diciembre de 1982, de lo cual la Unión Europea es signataria desde el 7 de diciembre de 1984,<sup>59</sup> con ello, la citada confederación acopla sus conceptualizaciones y regulaciones generales sobre piratería. También, recalca la peligrosidad de la piratería para la Unión Europea y la región del Cuerno de África, señalando que debe ser considerado como delito internacional, criterio que “consiste en la modificación del Estatuto de Roma de la Corte Penal Internacional para incorporar la piratería entre los crímenes de la competencia de la Corte”.<sup>60</sup> Bajo este tenor, si bien no expresa el mecanismo, se entiende que debería ser tipificado en el Estatuto de Roma, ya que es este documento el que presenta el catálogo respectivo de ese estrato de delitos. Ciertamente, elevarlo a esa categoría resultaría especialmente útil a la Unión Europea, ya que reduciría la posibilidad de refugio de los piratas, puesto que ellos “saben qué estados no los persiguen, es como si ellos fueron inmunes a la persecución, lo cual sólo incrementa el nivel de piratería y, por lo mismo, establece una cultura de impunidad”.<sup>61</sup>

El Estatuto de Roma, al ser uno de los documentos que mayor número de países integra (121 de 193 estados), es una “respuesta que el Derecho internacional ha dado y da a estas prácticas delictivas que afectan al interés de la Comunidad internacional en su conjunto, ha sido, primero, limitar en tales

<sup>57</sup> Parlamento Europeo, textos aprobados, jueves 10 de mayo de 2012-Bruselas. Disponible en: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&reference=P7-TA-2012-0203&language=ES>. Consultado el 17 de abril de 2017.

<sup>58</sup> Naciones Unidas, Acuerdos. Disponible en: [http://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/convemar\\_es](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es). Consultado el 16 de marzo 2017.

<sup>59</sup> Naciones Unidas, División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar, Boletín 83, Nueva York, 2014, p. 14.

<sup>60</sup> Rodríguez-Villasante y Prieto, José Luis, “La represión del crimen internacional de piratería, una laguna imperdable de nuestro Código Penal y, ¿por qué no?, un crimen de la competencia de la Corte Penal Internacional”, *ARI*, núm. 73. Disponible en: [https://www.cidob.org/content/download/.../file/159-178\\_FERNANDO+IBAÑEZ.pdf](https://www.cidob.org/content/download/.../file/159-178_FERNANDO+IBAÑEZ.pdf).

<sup>61</sup> Muxumed, Nastexo, *Adding Piracy To The Rome Statute: A Good Idea?*, University of Amsterdam, Holanda, 2011, p. 9.

casos el principio de libertad de navegación en alta mar y de jurisdicción exclusiva del Estado de pabellón”.<sup>62</sup> De su análisis podemos aportar que, de incorporarse la piratería a este documento, reduciría el problema legal en la persecución, ya que la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar señala, en su artículo 3, la anchura del mar territorial, que, a saber, no puede exceder de 12 millas náuticas. Esto implica que sólo sobre su territorio marítimo puede sancionarse el delito de piratería, pero, al elevarse a delito internacional, se perseguiría y castigaría la piratería sin esta limitante, ya que sólo se sanciona dentro del marco normativo del país en el que se perpetre el delito, mas no así al realizarse en 12 millas náuticas y una yarda (o incluso media legua).

Por supuesto, puede discutirse al decir que el ataque en aguas internacionales a una embarcación debe someterse a la jurisdicción de la bandera que porte dicha embarcación agraviada, pero se cae en un limbo legal si hablamos de apátridas, como en el caso de ciertos refugiados que pierden la nacionalidad cuando abandonan su país, ya sea por una condena internacional que desconozca la legitimidad de su país de origen o por cuestiones legales de ese país que permita la pérdida de la nacionalidad. Así también, se excluye el tecnicismo de algunas legislaciones cuando, para la configuración del delito de piratería, exigen que un propósito sea económico o político. Al engrosarse en los delitos internacionales, se puede establecer que un “ataque armado en aguas internacionales, sin importar sus motivaciones subjetivas, los haría piratas”.<sup>63</sup>

## 9. CONCLUSIONES

La forma del delito de piratería guarda similitud en todas las legislaciones, tanto en su aspecto contemporáneo como histórico; incluso, su importancia es tal que en la mayoría se ubica inmediatamente después de los delitos de *lesa majestad*, pues su peligrosidad radica en su fuerza destructiva, como históricamente se ha comprobado con piratas famosos por diversos actos. Ha tenido tal trascendencia que se han retomado en la legislación europea contemporánea las posturas que fueron planteadas en el imperio romano no sólo

<sup>62</sup> Sobrino Heredia, José Manuel, “Piratería y terrorismo en el mar”, *Revista Cursos de Derecho Internacional y Relaciones Internacionales de Vitoria-Gasteiz*, núm. 1, 2008, p. 89.

<sup>63</sup> Bahar, Michael, “Attaining Optimal Deterrence at Sea: A Legal and Strategic Theory for Naval Anti-Piracy Operations”, *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, enero 2006, vol. 40, p. 27.

en sus principales premisas, sino también en la consideración de ser declarados enemigos de toda la humanidad. Si bien no se expresa de esta manera textualmente, en su resultado sí se plasma al ponderarse la idea de que sea declarado delito internacional en el Estatuto de Roma.

Es convergente el hecho de que ninguno de los países abordados en el presente estudio regula a nivel constitucional la figura de piratería, lo cual, por el contrario, sí han hecho las diversas Cartas Magnas en América, como ya se visualizó en otros capítulos. Quizá aquello se debe a que cada una de las naciones europeas tuvo piratas a quienes les destacó su fiereza, y esto podría ser motivo de apocamiento o como una estrategia legal para ser permisivos.

## 10. BIBLIOGRAFÍA

- Bahar, Michael, “Attaining Optimal Deterrence at Sea: A Legal and Strategic Theory for Naval Anti-Piracy Operations”, *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, enero 2006, vol. 40.
- Borges, Jorge Luis, *Collected Ficciones*, Allen Lane The Penguin Press, Estados Unidos, 1935. Disponible en: [https://posthegemony.files.wordpress.com/2013/02/borges\\_collected-fictions.pdf](https://posthegemony.files.wordpress.com/2013/02/borges_collected-fictions.pdf).
- Caldevilla, Domínguez David, “La imagen de la monarquía española”, *Revista de Comunicación Vivat Academia*, núm. 83, marzo 2007, pp. 1-67.
- Calixto, Garrido Daniel, *Las ordenanzas del corso y el marco de actuación corsario*, tesis de doctorado, Madrid, España, Universidad Carlos III, 2016.
- Cordingly, David, *Under the black flag the romance and the reality of life among the pirates*, Random House, Estados Unidos, 2006.
- Crawford, DeShaw, *Under the colombian flag: nation-building on San Andrés and providence islands, 1886-1930*, tesis de doctorado, Estados Unidos, Universidad de California, 2001.
- EFE, “Amaro Pargo, el pirata canario que se enamoró de una monja”, *ABC-Cultura*, 8 de agosto de 2013. Disponible en: <http://www.abc.es/cultura/libros/20130808/abci-amaro-pargo-pirata-canario-201308081200.html>.
- Europees Instituut voor Bio-Ethiek, *Euthanasie*. Disponible en: <https://www.ieb-eib.org/nl/pdf/loi-portugal-euthanasie.pdf>.
- Fernandez Sanz, Juan Cristóbal, “Marco jurídico actual de la piratería: un antiguo delito del Derecho Internacional del Mar”, *Revista Tribuna Internacional*, vol. 2, núm. 4, 2013.
- Gamez Duarte, Feliciano, *El desafío insurgente. Análisis del corso hispanoamericano desde una perspectiva peninsular: 1812-1811*, tesis de doctorado, España, Universidad de La Rioja.
- Hamel Van, G. A., *Los Países Bajos y sus colonias*. [cdigital.dgb.uanl.mx/la/1190001233/1190001233\\_091.pdf](http://cdigital.dgb.uanl.mx/la/1190001233/1190001233_091.pdf).

- Haring, Clarence Henry, *The Buccaneers in the West Indies in the XVII Century*, E.P. Dutton and Company, 1910, Estados Unidos, p. 246. Disponible en: <https://archive.org/details/cu31924021197458>.
- Hernández González, Manuel Jesús, *Misterios de los Realejos*, España, Ayuntamiento de los Realejos, 2016.
- Heesakkers, L. Chris, “Propaganda poética en la Guerra de Flandes. Dos odas y una sátira latinas de Janus Dousa”, *Revista de Estudios Latinos*, vol. 9, 2009, pp. 149-190. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/4571658.pdf> ISSN: 1578-7486.
- Histoire du Monde, *Pirates dans les Caraïbes*. Disponible en: <http://www.histoiredumonde.net/Laffite-Jean.html>.
- Kardulias, Nick P., “Piracy in a Contested Periphery: Incorporation and the Emergence of the Modern World-System in the Colonial Atlantic Frontier”, *Journal of World-Systems Research*, Universidad de Pittsburg, Estados Unidos, vol. 2, núm. 2,.
- Leeson, Peter T., “Pirational choice: the economics of infamous pirates practices”, *Economic Behavior and Organization*, 2007. Disponible en: [www.peterleeson.com/Pirational\\_Choice.pdf](http://www.peterleeson.com/Pirational_Choice.pdf).
- Leoni, Anna María, “Sir Walter Raleigh, El Pirata Poeta”, *Revista de Historia Presente y Pasado*, núm. 18, año 9, vol. 9.
- Martínez Torres, José, “Caballeros de la Fortuna”, *Revista Fuentes Humanísticas*, 2008, p. 10. Disponible en: <http://fuenteshumanisticas.azc.uam.mx/index.php/rfh/article/viewFile/264/253>.
- Miller, Walter, *Cicero de Officis*, The Loeb Classical Library, Toronto, 1928.
- Muxumed, Nastexo, *Adding Piracy To The Rome Statute: A Good Idea?*, University of Amsterdam, Holanda, 2011.
- Naciones Unidas, División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar, Boletín núm. 83, Nueva York, 2014.
- National Geographic, “The golden age of piracy”, *History pirates truth behind the legend*, marzo-abril 2016.
- Rediker, Marcus, *The slave ship a human history*, Penguin, Estados Unidos, 2007, p. 22.
- Rivas, Luz Marina, Imágenes literarias de la mujer pirata en el Caribe, *Revista Actualidades*, Centro de Estudios Latinoamericanos Rómulo Gallegos, núm. 18-19.
- Rodríguez, Moure José, *Guía histórica de la laguna*, Instituto de Estudios Canarios, España, 1935.
- Rodríguez-Villasante y Prieto, José Luis. “La represión del crimen internacional de piratería; una laguna imperdonable de nuestro Código Penal y, ¿por qué no?, un crimen de la competencia de la Corte Penal Internacional”, *ARI*, núm. 73. Disponible en: [https://www.cidob.org/content/download/.../file/159-178\\_FERNANDO+IBÁÑEZ.pdf](https://www.cidob.org/content/download/.../file/159-178_FERNANDO+IBÁÑEZ.pdf).

- Sarojadevi, K., "The Gatsby and Henry Morgan - In Pursuit of Happiness", *Revista International Journal of Humanities and Social Science Invention*, vol. 2.
- Smidt, H. J. y Willink, Tjeenk, *Geschiedenis van Het Wetboek van Strafrecht*, Haarlem, Países Bajos, 1891. Disponible en: [http://dod.eldoc.ub.rug.nl/FILES/root/1891/h.j.smidt/1e\\_helft.pdf](http://dod.eldoc.ub.rug.nl/FILES/root/1891/h.j.smidt/1e_helft.pdf).
- Tanturri, Alberto, "La incursión de Francis Drake a Cádiz en 1587: comparación de algunas fuentes documentales inéditas italianas", *Revista Investigaciones Históricas*, núm. 32.
- Theophilus, Edward Fox, *Piratical Schemes and Contracts: Pirate Articles and their Society, 1660-1730*, tesis de doctorado, Inglaterra: Universidad de Exeter, 2013.
- Vento Canosa, Ercilio Andrés, "Matanzas, astronomía y urbanismo", *Revista Arquitectura y Urbanismo*, vol. XXXII, núm. 1, pp. 50-54. Disponible en: <http://www.redalyc.org/pdf/3768/376839861006.pdf>.
- Zárate, De Eduardo Blanco, "Una buena receta contra la nostalgia", *Cuadernos de Literatura*, número 31, pp. 135-161. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/5228251.pdf>.

## LEGISLACIÓN

- United Nations, Acuerdos. Disponible en: [http://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/convemar\\_es](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es).
- United Nations, Oceans and Laws of the Sea. Disponible en: [http://www.un.org/Depts/los/reference\\_files/chronological\\_lists\\_of\\_ratifications.htm](http://www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm).
- Eur-Lex, Europa, EU Law and Publications. Disponible en: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/ALL/?uri=CELEX:02004R0725-20090420>.
- Parlamento Europeo, Textos Aprobados, Jueves 10 de mayo de 2012-Bruselas. Disponible en: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&reference=P7-TA-2012-0203&language=ES>.
- Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado, Legislación, Códigos y Otras Publicaciones. Disponible en: <http://www.boe.es/buscar/pdf/1985/BOE-A-1985-12666-consolidado.pdf>.
- Act Government. A.c.t. legislation register. [Consulta: 12 de febrero de 2018] Disponible en: Offences at Sea Act 1536 28 Hen 8 c 15 - ACT Legislation Register.
- Código Penal Portugués, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1919. Disponible en: [www.fd.unl.pt/anexos/investigacao/1274.pdf](http://www.fd.unl.pt/anexos/investigacao/1274.pdf).
- Código Penal Aprovado por decreto de 10 de dezembro de 1852, Lisboa, Imprensa Nacional, 1855. Disponible en: [www.fd.unl.pt/anexos/investigacao/1265.pdf](http://www.fd.unl.pt/anexos/investigacao/1265.pdf).
- Crimineel wetboek voor het koninkrijk holland. Disponible en: [https://play.google.com/books/reader?id=mOdCAAAAcAAJ&printsec=frontcover&output=reader&hl=es\\_419&tpg=GBS.PA75](https://play.google.com/books/reader?id=mOdCAAAAcAAJ&printsec=frontcover&output=reader&hl=es_419&tpg=GBS.PA75).

- Decreto-Ley núm. 1528, de 13 de noviembre de 1928, del Código Penal, BOE, núm. 257, de 13 de septiembre de 1928, pp. 1454-1526. Disponible en: <http://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1928/257/A01450-01526.pdf>.
- Frame, Catálogo de la Biblioteca de la Universidad de Sevilla. Disponible en: <http://fama2.us.es/fde/codigoPenal1848.pdf>.
- Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre de 1985, del Código Penal, BOE, núm. 281, de 24 de noviembre de 1995, pp. 20632-20678. Disponible en: [https://www.boe.es/diario\\_boe/txt.php?id=BOE-A-1985-12666](https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-1985-12666).
- Ley de 19 de julio de 1944, del Código Penal texto refundido de 1944, BOE, núm. 13, de 23 de diciembre de 1944, pp. 429-472. Disponible en: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE/1945/013/A00427-00472.pdf>.
- Ley de 8 de septiembre de 1932, del Código Penal, BOE, núm. 310, de 5 de noviembre de 1932, pp. 824-856. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1932-8533>.
- Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, Jefatura del Estado, BOE, núm. 157, de 2 de julio de 1985, Referencia: BOE-A-1985-12666. Disponible en: <http://www.boe.es/buscar/pdf/1985/BOE-A-1985-12666-consolidado.pdf>.
- Legifrance, Droit français. Disponible en: <https://www.legifrance.gouv.fr/content/location/1752>.
- Le Droit Criminel, Legislation Criminelle. Disponible en: [https://ledroitcriminel.fr/la\\_legislation\\_criminelle/anciens\\_textes/code\\_penal\\_25\\_09\\_1791.htm](https://ledroitcriminel.fr/la_legislation_criminelle/anciens_textes/code_penal_25_09_1791.htm).
- Legislation UK, The National Archives, Browse Legislation. Disponible en: [http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1967/58/pdfs/ukpga\\_19670058\\_en.pdf](http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1967/58/pdfs/ukpga_19670058_en.pdf);  
<https://www.legislation.gov.uk/apgb/Geo1/8/24/contents>;  
<https://www.legislation.gov.uk/apgb/Geo2/18/30/contents>;  
<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Will4and1Vict/7/88/contents>;  
<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Vict/13-14/26/contents>;  
<http://www.legislation.gov.uk/aep/Will3/11/7/contents>
- Ministerio de la Guerra, *Código Penal Francés*, Imprenta de A. Boix, México, 1966. Disponible en: [http://cdigital.dgb.uanl.mx/la/1190000683/1190000683\\_MA.PDF](http://cdigital.dgb.uanl.mx/la/1190000683/1190000683_MA.PDF).
- Oceans Beyond Piracy, Criminal Code. Disponible en: [http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/Benin\\_Criminal\\_Code\\_Napoleonic\\_Code\\_of\\_1810\\_Part\\_I\\_French.pdf](http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/Benin_Criminal_Code_Napoleonic_Code_of_1810_Part_I_French.pdf).
- The statutes at large from the Magna Charta, to the end of the Eleventh Parliament of Great Britain. Disponible en: <https://archive.org/stream/statutesatlarge54britgoog#page/n504/mode/2up>.
- Wipo Lex, Constitution of the Kingdom of the Netherlands of August 24, 1815. Disponible en: [http://www.wipo.int/wipolex/es/text.jsp?file\\_id=191759](http://www.wipo.int/wipolex/es/text.jsp?file_id=191759).