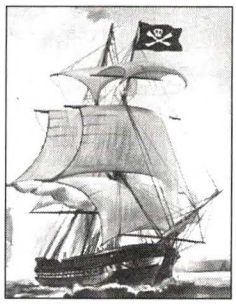
EL DELITO INTERNACIONAL DE PIRATERIA

Maximiliano Genskowsky Moggia *



Contrariamente a la creencia generalizada, los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes lejos de desaparecer de la faz de la tierra, o al menos disminuir en su frecuencia, se han acrecentado de manera dramática en el curso de los últimos años.

Las estadísticas de la Organización Marítima Internacional registra desde su inicio un total de 657 casos de actos de piratería o robo a mano armada perpetrados en contra de buques mercantes, habiéndose registrado sólo en el año 1995 ciento treinta y dos de tales ataques a buques mercantes; ocurridos principalmente en las áreas del Mar de China (68); Costas Este (11) y Oeste (4) de Africa; Océano Indico (15); Estrecho de Málaca (12); Costas de Sudamérica (20); e incluso el Mediterráneo (2).

Si bien, la mayoría de estos actos ilícitos ocurren en aguas territoriales y por ende sometidos a la jurisdicción de un Estado ribereño, conforme a su legislación interna, por lo que no constituyen actos de piratería propiamente tal, en los términos del delito internacional definido por el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, una buena parte de los mismos tiene lugar en alta mar o en lugares no sometidos a la jurisdicción de ningún Estado, respecto de los cuales cualquier Estado puede apresar y juzgar a sus responsables.

Constituyen delito de piratería, de acuerdo con el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, los siguientes actos:

I. Los actos ilegales, esto es, no amparados por la legitimidad del Derecho Internacional, de a) violencia, b) de detención, c) de depredación, y que además reúnan los siguientes requisitos:

- 1. Cometidos por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada. Por lo tanto, nunca podrán ser tratados como piratas los buques de guerra u oficiales de un Estado, a menos que su tripulación se haya amotinado y apoderado del buque, procediendo a la comisión de actos de piratería.
- 2. Estos actos ilícitos cometidos por la tripulación o los pasajeros, deben tener además un propósito personal.

No se comprenden, por consiguiente, dentro del tipo delictual, los actos ilícitos de violencia, detención o depredación, de carácter político o con un propósito público.

El propósito personal de la piratería, está identificado por el lucro que persiguen sus autores, y ellos van desde aquellos actos en que los piratas despojan de dinero y objetos de valor a la tripulación hasta el robo de todo el cargamento, e incluso, de la nave misma.

---

* Capitán de Corbeta JT., Abogado, licenciado en Ciencia Jurídica, Universidad Católica de Valparaíso.

- 3. Estos actos deben ser dirigidos contra un buque o una aeronave o contra personas o bienes a bordo de ellos.

En consecuencia, los actos de violencia, etc., el robo, saqueo o pillaje, cometidos a bordo del buque propio, del cual se es pasajero o tripulante, no constituyen actos de piratería, si no que delitos comunes, a castigar por el Estado de la bandera.

Distinta es la situación, si ese buque o aeronave posteriormente a su apoderamiento por los delincuentes (nótese que no se utiliza el vocablo piratas, puesto que no lo son), es usado para cometer actos de piratería, participando su tripulación o pasajeros voluntariamente en tales acciones.

- 4. El cuarto requisito, es que el buque o aeronave afectado se encuentre en alta mar o en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado.

A este respecto, no deben confundirse los actos de piratería en alta mar, con los actos de terrorismo marítimo, como lo ocurrido en el caso del apoderamiento del buque de bandera italiana Achille Lauro, frente a las costas egipcias el 7 de octubre de 1985, por cuatro miembros del Frente de Liberación de Palestina, aún cuando casi todas las naciones afectadas sostuvieron que dicho apresamiento configuró un acto de piratería internacional y que sus autores deberían ser tratados como piratas.

En efecto, fue precisamente a consecuencia del caso del Achille Lauro, careciéndose de instrumentos legales para prevenir y reprimir el terrorismo marítimo, que se concluyó en la necesidad de revisar la tipificación del delito internacional de piratería de los Convenios de Ginebra de 1958 y Jamaica 1982, o bien sancionar una nueva convención sobre la prevención del terrorismo en el mar, que fue, en definitiva, el instrumento adoptado en la Conferencia Diplomática de Roma de 1988, sobre "Represión de Actos Ilícitos en el Mar".

II. Constituye delito de piratería internacional, también, 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.

Esto es, cometen igualmente el delito, las personas que voluntariamente participan en la utilización de un buque o de una aeronave, en cualquier forma, teniendo conocimiento de que ese buque ha participado en hechos ilícitos constitutivos del delito de piratería. Son los que en términos penales se conocen como encubridores y ciertos cómplices.

III. El último tipo penal, lo configura todo acto que tenga por objeto incitar a la comisión de los actos de piratería definidos en los párrafos precedentes o a facilitarlos intencionalmente.

¿En qué espacios marítimos tiene lugar el delito de Piratería?

Para que los actos descritos sean constitutivos de delito internacional de piratería, ellos deben tener lugar en la alta mar, zona económica exclusiva de cualquier Estado ribereño, o en cualquier lugar, sea marítimo o aéreo, no sometido a la jurisdicción de ningún Estado.

Los mismos actos, cometidos en aguas sometidas a la soberanía y jurisdicción de un Estado ribereño, entiéndase las doce millas de aguas territoriales y las aguas interiores, no constituyen un delito internacional de piratería, si no que un delito en contra del ordenamiento jurídico de este Estado ribereño.

En el caso nacional, el artículo 434 del Código Penal sanciona los actos de piratería con la pena de presidio mayor en su grado máximo a presidio perpetuo, pero no define el tipo penal, definición que ha quedado entregada enteramente a la jurisprudencia de los Tribunales de la República.

¿Qué es un buque pirata?

El artículo 103 de la Convención de Jamaica considera buque pirata, a los destinados por las personas bajo cuyo mando efectivo se encuentran a cometer cualquiera de los actos definidos como constitutivos del delito de piratería internacional.

Se consideran también piratas, los buques que hayan servido para cometer dichos actos mientras se encuentren bajo el mando de las personas culpables de esos actos.

¿Qué buques están autorizados para realizar apresamientos por causa de piratería?

Sobre el tema, el artículo 107 de la Convemar dispone que sólo los buques de guerra u otros buques que lleven signos claros y sean identificables como buques al servicio de un gobierno, y estén autorizados a tal fin, podrán llevar a cabo apresamientos por causa de piratería.

Es entonces, deber del buque de guerra, debido a su condición de tal, el dar cumplimiento a la obligación impuesta por el artículo 100 de la Convención de Jamaica, de cooperar en la represión de la piratería, sin perjuicio de las facultades de los buques oficiales de guardacostas, policiales, etc.

¿En qué lugar debe iniciarse y finalizar la persecución del buque pirata?

Toda persecución de un buque pirata debe iniciarse, mientras el buque se encuentre en la alta mar o en aguas no sometidas a la jurisdicción de ningún Estado, es decir, aquellas en las que se comete el delito. La novedad está en que es posible continuar la persecución hasta las aguas soberanas de un Estado ribereño, si tal Estado autoriza el ingreso del buque perseguidor o a este último, no obstante, sus intentos, no le es posible obtener dicha autorización de modo de impedir la huida del buque pirata, pero en este caso, sólo hasta que un buque del Estado ribereño pueda realizar el apresamiento o el Estado requiera el cese de la persecución. Lo anterior, por tratarse de un delito internacional, existiendo el deber de cooperación entre todos los Estados, en la represión del delito internacional de piratería.

Analicemos a continuación, el apresamiento de un buque pirata y el juzgamiento de sus responsables. Sabemos, que es deber de todos los Estados, de acuerdo con el artículo 100 de la Convemar, el cooperar, en la medida de lo posible, en la represión de la piratería en la alta mar o en cualquier otro lugar que no se encuentre bajo la jurisdicción de ningún Estado.

Ahora bien, el deber de los Estados es el de "cooperar", en su represión, sin estar obligados a realizar acciones concretas en contra de buques piratas que no enarbolan su pabellón, aún cuando, en nuestra opinión, si con motivo de una operación concreta emprendida por naves de guerra de otra bandera en contra de un buque pirata en alta mar o en otro lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, se le solicita su apoyo y cooperación en contra del buque pirata que ha entrado en sus aguas soberanas, estará obligado a emprender acciones en contra del buque pirata y someter a los responsables a sus tribunales de justicia.

El artículo 105 de la Convención de Jamaica, a su vez, reconoce el derecho de todo Estado para proceder al apresamiento en alta mar o en cualquier lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, de un buque pirata o de un buque capturado a consecuencia de actos de piratería, que esté en poder de los piratas, y el derecho de detener a los responsables e incautarse de los bienes que se encuentran a bordo. En tal caso, corresponderá a los tribunales del Estado de la bandera del buque de guerra que haya efectuado el apresamiento, aplicar las penas que deben imponerse a los responsables del delito de piratería, y decidir las medidas que deban tomarse respecto de los buques, sin perjuicio de los derechos de los terceros de buena fe.

Esto último, dice relación con la decisión de decomisar los buques y aeronaves piratas, respetando el derecho de sus dueños, si sus naves han participado en tales actos sin su conocimiento.

Sin perjuicio del derecho de apresamiento de los buques piratas, cuando un buque o aeronave sea apresado por sospechas de piratería, sin motivos suficientes, lo que deberá ser decidido por los tribunales del Estado de la bandera del buque captor, el Estado que 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, de conformidad con lo expresado por el artículo 106 de la Convención sobre Derecho del Mar de 1982.

* * *