



PIRATERÍA MARÍTIMA

Por
Francisco Villarroel

Introducción

En el ordenamiento venezolano los delitos relacionados con la actividad marítima, están tipificados en el Código Penal, regulando lo referente a:

1. la piratería,
2. la destrucción o naufragio de naves,
3. el varamiento,
4. el apoderamiento ilícito y
5. el entorpecimiento del sistema de transporte.

De igual manera, la Ley Penal del Ambiente establece dos delitos (Contaminación por fugas o descargas y Omisión de aviso) en los cuales el Capitán es penalmente responsable.

Introducción (Cont.)

A nivel internacional, la preocupación en materia de seguridad de los buques había sido considerada en la definición de piratería contenida en el artículo 15 de la Convención sobre Alta Mar de 1958 e incorporada posteriormente en el artículo 101 de la Convención sobre el Derecho del Mar de 1982.

Luego, a raíz del caso del buque italiano "*Archille Lauro*" de 1985, se aprobó en Roma, bajo los auspicios de la Organización Marítima Internacional, la Convención Internacional para la Supresión de los Actos Ilegítimos contra la Seguridad en la Navegación del 10 de marzo de 1988, que tenía como antecedentes la Convención sobre las Infracciones y ciertos otros Actos cometidos a bordo de las Aeronaves del 14 de septiembre de 1963, la Convención de Montreal para la Supresión de los Actos Ilegítimos contra la Seguridad de la Navegación Aérea del 23 de septiembre de 1971 y la Convención de la Haya para la Supresión de la Detención Ilegítima de Aeronaves del 16 de diciembre de 1970.

Delito de Piratería

El artículo 101 de la Convención sobre el Derecho del Mar de 1982 define a la piratería como:

Artículo 101. Constituye piratería cualquiera de los actos siguientes:

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

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

ii. Contra un buque o una aeronave, personas o bienes 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 una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimientos 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.

Delito de Piratería (Cont.)

El Código Penal venezolano califica el delito de piratería en su artículo 152 que establece:

Artículo 152. Los venezolanos o extranjeros que cometan actos de piratería serán castigados con presidio de diez a quince años.

Incurren en este delito los que rigiendo o tripulando un buque no perteneciente a la Marina de guerra de ninguna nación, ni provisto de patente de corso debidamente expedida, o haciendo parte de un cuerpo armado que ande a su 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.

Delito de Piratería (Cont.)

Este artículo 152 del Código Penal se aplica tanto a la piratería en alta mar, como a los delitos de piratería cometidos en aguas nacionales y en las costas patrias, que no fueron regulados por las Convenciones de Ginebra de 1958 ni por la Convención sobre el Derecho del Mar de 1982, ya que corresponde a una calificación de delito propio del derecho penal interno de cada Estado. Esto no significa sin embargo, que la calificación hecha por el derecho interno va a ser reconocida como tal por otros Estados, así tenemos por ejemplo el caso "Falke", buque mercante alemán empleado por el General Román Delgado Chalbaud en 1929 para invadir las costas venezolanas, que fue considerado como buque pirata por el Gobierno de Venezuela, en aplicación del mencionado artículo 153 de la legislación penal venezolana, mientras que el Gobierno Alemán no consideró que se trataba de un caso de piratería según el derecho internacional.

Delito de Piratería (Cont.)

Otra diferencia importante que podemos encontrar entre el artículo 152 del Código Penal *in comento* y lo contemplado en las Convenciones internacionales sobre el Derecho del Mar, es que estas se refieren a los actos cometidos de una nave pirata a una nave que sería la víctima de la piratería o a los bienes o personas a bordo, que es lo que distingue a la piratería del apoderamiento ilegítimo o *hijacking*, que en el caso del derecho marítimo, ha sido regulado por la Convención de Roma de 1988. Mientras que el artículo 153 del Código Penal incluye también lo actos que se cometan "*...en los lugares de la costa donde arriben o se declaren en rebelión contra la República*".

Delito de Piratería (Cont.)

Finalmente, el artículo 152 del Código Penal no considera delito de piratería cuando se esta provisto de una patente de corso. Precisamente una de las diferencias que podríamos hacer entre los piratas y los corsarios, es que estos últimos gozaban de licencia o permiso de los gobiernos de los Estados de sus banderas, para realizar actos de apoderamiento, pillaje y destrucción de naves pertenecientes a Estados enemigas. Por lo que no cometían delitos a los ojos de sus propios Estados.

Por otra parte, el Código de Justicia Militar, sanciona ciertas actividades del Corso con pena de presidio de cuatro a diez años. El numeral 14 del artículo 474 de este Código señala: *"Los corsarios que dispusieren de buques o mercancías u otros objetos capturados en el mar, sin previa resolución de presas"*.

Debemos recordar que las actividades del corso fueron abolidas por la Declaración de París del 16 de abril de 1856, relativa a las guerras marítimas y reafirmado posteriormente por el Convenio de la Haya sobre la Guerra Marítima aprobado por la Conferencia de la Haya de 1899, así como por los principios y reglamentos adoptados por la Segunda Conferencia de la Haya de 1907.

Delito de Asalto y Apoderamiento Ilícito

En el ordenamiento venezolano, el tercer párrafo del artículo 357 del Código Penal, enmarcado en el Capítulo II, de los delitos contra la seguridad de los medios de transporte y comunicación, establece:

Cualquiera que asaltare o ilegítimamente se apoderare de naves, aeronaves, ferrocarriles, medios de transporte colectivo, o de cualquier otro vehículo automotor, será castigado con presidio de cuatro a ocho años. En igual pena incurrirán quienes sustraigan, cambien ilícitamente o adulteren las placas de matriculación, los números seriales u otros señales de identificación de aquellos.

Delito de Asalto y Apoderamiento Ilícito (Cont.)

El literal a) del numeral 1 del artículo 3 de la Convención Internacional para la Supresión de los Actos Ilegítimos contra la Seguridad en la Navegación claramente condiciona el delito de apoderamiento ilícito de naves a la *"amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación"*. Nosotros consideramos que en el caso del artículo 357 del Código Penal, cuando se refiere al *"asalto"*, indudablemente media la violencia, pero en el segundo supuesto de *"ilegítimamente se apoderare de naves"*, no necesariamente tendría que mediar la violencia, ya que podría realizarse a través del artificio o engaño, siempre que sea ilegítimo, es decir, contrario a la ley. Pero en ambos casos la intención criminal es tomar el control del buque.

Delito de Asalto y Apoderamiento Ilícito (Cont.)

Por otra parte, el apoderamiento no está condicionado al propósito personal, por lo que otras motivaciones, como las políticas, podrían dar lugar igualmente a este delito.

De igual manera, no es necesario que la persona se encuentre físicamente en el buque, ya que pudiera tomar el control, por ejemplo colocando un explosivo a bordo, y forzando a la tripulación a dirigirse al destino que crea conveniente.

Finalmente, ¿puede el Capitán incurrir en este delito?. La respuesta depende si consideramos que la persona despojada es el propietario o el comandante de la nave en el legítimo ejercicio de sus funciones, ya que el Capitán podría apoderarse del buque ilegítimamente, en contra de los derechos del propietario. Pero debemos recordar que el asalto y el apoderamiento ilegítimo de naves está enmarcado dentro de los delitos contra la seguridad de los medios de transporte y comunicación, y no contra aquellos referidos a la propiedad.

Delitos por Daños a puertos, muelles u otros medios

El artículo 360 del Código Penal señala:

Artículo 360. El que haya dañado los puertos, muelles, aeropuertos, oleoductos, gasoductos, las oficinas, talleres, obras, aparatos, tuberías, postes, cables u otros medios empleados por los sistemas de transporte o comunicación, será penado con prisión de dos a cinco años.

Si del hecho se ha derivado un peligro grave para la incolumidad pública, la pena será de tres a seis años de prisión; y si el hecho produjere un siniestro, la pena será de cuatro a ocho años de prisión.

Delitos por Daños a puertos, muelles u otros medios (Cont.)

El delito calificado por el artículo 360 se corresponde con el establecido por el literal e) del numeral 1 del artículo 3 de la Convención Internacional para la Supresión de los Actos Ilegítimos contra la Seguridad en la Navegación que tipifica igualmente este delito, en los siguientes términos:

*e) Destruya o causa daños importantes en las instalaciones y servicios de navegación marítima o entorpezca gravemente su funcionamiento, si cualquiera de tales actos puede poner en peligro la navegación segura de un buque;
o*

El varamiento y el naufragio como circunstancia agravante

El artículo 77 del Código Penal, en su numeral 3, considera como circunstancia agravante de todo hecho punible cuando es cometido mediante varamiento de nave. Mientras que el numeral 10 también considera una circunstancia agravante cometer el hecho punible aprovechándose de naufragio.

Jurisdicción

La Convención Internacional para la Supresión de los Actos Ilegítimos contra la Seguridad en la Navegación en materia de jurisdicción, de acuerdo a su artículo 6, pone de manifiesto la existencia de una concurrencia de jurisdicción, no señalando ninguna prioridad de una sobre otra. De manera que, conforme a dicho artículo, la jurisdicción puede aplicarse por la territorialidad, por el pabellón o por la nacionalidad.

Jurisdicción (Cont.)

Artículo 6.- 1. Cada Estado Parte tomará las medidas necesarias para establecer su jurisdicción respecto de los delitos enunciados en el artículo 3 cuando el delito sea cometido:

- a) Contra un buque o a bordo de un buque que en el momento en que se cometa el delito enarbole el pabellón de ese Estado ; o*
- b) En el territorio de ese Estado, incluido su mar territorial; o*
- c) Por un nacional de dicho Estado.*

2. Un Estado Parte podrá también establecer su jurisdicción respecto de cualquiera de tales delitos cuando:

- a) Sea cometido por una persona apátrida cuya residencia habitual se halle en ese Estado; o*
- b) Un nacional de ese Estado resulte aprehendido, amenazado, lesionado o muerto durante la comisión del delito; o*
- c) Sea cometido en un intento de obligar a ese Estado a hacer o no hacer alguna cosa.*

Jurisdicción (Cont.)

En Venezuela, el artículo 108 de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares establece la jurisdicción sobre todo el espacio acuático nacional y sobre los buques inscritos en el Registro Naval Venezolano, independientemente de la jurisdicción de las aguas donde se encuentren. Mientras que el artículo 112, numeral 17, *ejusdem* le atribuye la competencia a los tribunales Marítimos de Primera Instancia para conocer "*De las acciones derivadas del hecho ilícito con ocasión a los delitos perpetrados en los espacios acuáticos de conformidad al Código Penal, y según el procedimiento establecido en el Código Orgánico Procesal Penal*".

Jurisdicción (Cont.)

En cuanto a la jurisdicción con respecto a la piratería internacional, conforme a lo establecido en el artículo 13 de la Convención sobre Alta Mar y el artículo 100 de la Convención de 1982, todos los Estados están obligados a cooperar en la represión de la piratería en alta mar, pudiendo, según lo señalado en el artículo 19 de la Convención sobre Alta Mar y el artículo 105 de la Convención de 1982, apresarse al buque pirata y detener a las personas encontradas a bordo, quedando sometidas a la jurisdicción del Estado apresor. Debemos recordar que los piratas son considerados plagas y enemigos de todas las gentes y como tales pueden ser perseguidos por todos. Esto implica, que aquel que haya detenido un buque pirata puede someterlo a sus leyes y juzgado por sus tribunales, sin importar su nacionalidad, lo que es una excepción al principio general de que los buques en alta mar están sometidos a la jurisdicción del Estado de la matrícula.

GRACIAS



Francisco Villarroel
Abogado marítimo
Profesor y juez superior marítimo
emérito

Torre América, Piso 3,
Ofician 307,
Avenida Venezuela,
Caracas 1050
Venezuela