

Análisis jurídico de los corsarios y tribunales de presas en Norteamérica*

Legal Analysis of Privateer Pirating and Prize Courts in North America

RAFAEL LARA MARTÍNEZ**

RESUMEN

El presente trabajo aborda el tema legal de los corsarios y de los tribunales de presas en Norteamérica. La patente de corso es una forma negativa de anti-juridicidad del delito en mención, y la corte es subsecuente de la autoridad que convalida los asaltos marítimos. Se trata de un trabajo descriptivo, pero de amplia cobertura; sobre todo por lo que respecta a su tratamiento legislativo desde el punto de vista histórico y contemporáneo. Siendo que este fenómeno ha vuelto a surgir en la época contemporánea, sobre todo en África y Asia, se requirió de un análisis jurídico actual de las figuras históricas y contemporáneas. Primero se realizó una referencia histórica e internacional del fenómeno, después se estudiaron las figuras jurídicas de cada legislación a nivel constitucional para determinar sus características. Finalmente, se abordaron las legislaciones secundarias respectivas a la enajenación de las presas y botines.

Palabras clave: piratería, corsario, tribunales de presa, patente de corso, Norteamérica, legislación, constitución.

ABSTRACT

This research addresses the legal issue of privateer pirating and prize courts in North America. The letter of marque is a negative form of unlawfulness relative to the crime in question, and the court is subsequently the authority that validates the sea of assaults. It is a descriptive work with a wide scope; especially regarding its legislative treatment from both an historical and contemporary point of view. Since this phenomenon has re-emerged in contemporary times, especially in Africa and Asia, a current legal analysis of historical and contemporary concepts was required. First, a historical and international reference search of the issue was made, then the legal concepts of each legislation at a constitutional level were studied to determine its characteristics. Then, the secondary legislation relative to alienation of prize and plunder was addressed.

Key words: piracy, privateer, prize courts court, letter of marque, North America, legislation, constitution.

* Artículo de Investigación recibido el 13-06-2018 y aceptado el 11-10-2018

**Profesor Investigador en la Benemérita a Universidad Autónoma de Puebla (BUAP), México. (sial@yaho.com.mx).
<https://orcid.org/0000-0002-9499-9286>

SUMARIO: 1. Introducción / 2. La patente de corso / 3. Tribunales de presas / 4. América del Norte / 5. Conclusiones / 6. Referencias

1. INTRODUCCIÓN

La piratería es uno de los delitos más atroces que se han sancionado por la humanidad. Si bien en la segunda mitad del siglo xx se estatuyeron los delitos internacionales como aquellos más graves bajo la gama de afectar los intereses de toda la humanidad, lo cierto es que aquel delito fue despreciado desde el siglo I a. C. por el pensador Marco Tulio Cicerón, como *sed communis hostis omnium*,¹ es decir, los piratas son enemigos de la humanidad; opinión compartida en el siglo xvii, cuando se llegó a discurrir “que el pirata es un *hostis humani generis* justificable”.² Esta locución latina es retomada en su concepto en el presente siglo al decir que, 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*”;³ incluso se ha señalado 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”.⁴ Se entiende así que debería contemplarse en el catálogo del referido documento internacional, dado su impacto.

Si bien la figura del pirata data de la época mitológica, la que se conoce como tal surgió prácticamente en el siglo xvii, cuando la conquista y colonización de América por las potencias europeas hizo que los piratas compitieran entre sí en diversas dimensiones por la vastedad que les proveían sus recursos ultramarinos, y una manera de debilitar a sus enemigos era incursando a los piratas en el marco legal para autorizar sus tropelías; a decir de Manuel Paz Sánchez: “Todos estos conflictos internacionales coinciden, como es natural, con operaciones empresariales relacionadas con la compraventa de presas,

¹ Miller, Walter, *Cícero de Officiis*. The Loeb Classical Library, Toronto, Canada, 1928, p. 384.

² Smidt, H. J. y Willink, Tjeenk, *Geschiedenis van Het Wetboek van Strafrecht*, Haarlem, Países Bajos, 2da ed., 1891, p. 147. Disponible en: http://dod.eldoc.ub.rug.nl/FILES/root/1891/h.j.smidt/1e_helft.pdf.

³ Fernández 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*, vol. 2, núm. 4, 2013, p. 23.

⁴ 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.

es decir, de barcos capturados legítimamente en operaciones corsarias”.⁵ Los corsarios son una figura polémica porque se trata de un pirata a quien se le autoriza a depredar otras embarcaciones, es decir, es una permisión para ejecutar actos de pillaje y devastación sin que sean considerados delictivos. La base legal existencial de los corsarios puede explicarse a partir de Harald Welzer, quien puntualiza que “la irracionalidad de los motivos no influye en la racionalidad de la acción”;⁶ si bien podría parecer descabellado autorizar esta forma de asaltos, al final, por ser un mal no necesario pero muy útil, se autorizó pero con una estructura específica en su mecanismo predatorio, es decir, si se ajustaba a ciertos criterios de ataque, el corsario podía conservar lícitamente el botín.

2. LA PATENTE DE CORSO

El documento de la patente de corso puede ser considerado como una manifestación de la causa de justificación conocida como ejercicio de un derecho del delito de piratería; tal miramiento ha hecho que a lo largo del tiempo se le tenga con reticencia en su existencia legislativa. “El corsario (del latín *cursus*, carrera; de ahí, el que recorre el mar) necesita una licencia de su Soberano para actuar, sólo puede atacar los barcos enemigos... su presa debía ser legitimada por un tribunal de su país (otra forma de controlar los posibles transgresores)”.⁷ Como tal, es un permiso concedido por una nación o un monarca para que un particular pueda agredir embarcaciones enemigas; en tiempos de guerra era muy habitual, y en tiempos de paz ponderaba como un medio de resarcimiento en caso de negativa.

Un concepto contemporáneo sería el de *concesión de pillaje marítimo*, formalmente autorizado por el Poder Legislativo o Ejecutivo, otorgada por “un acto administrativo, unilateral, en el sentido de que es un acto gracioso de la autoridad, al no poder ser exigido por el particular es equiparado a las milicias regulares”.⁸

⁵ De Paz Sánchez, Manuel, *El Corsario de Dios. Documentos sobre Amaro Rodríguez Felipe*, Canarias, España, Vicerrectoría de Cultura y Deportes del Gobierno de Canarias/Archivo Histórico Provincial de Santa Cruz de Tenerife, 2015, p. 15.

⁶ Welzer, Harald, *Guerras climáticas. Por qué mataremos (y nos matarán) en el siglo XXI*, Argentina, Katz, 2010, p. 77.

⁷ Lana, Otero, La piratería el corso en Flandes el Cantábrico, XXIX Jornadas de Historia Marítima Piratería Corso en la Edad Moderna, *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia, Cultura y Naval*, núm. 46, Madrid, España, 2004, p. 38.

⁸ Cruz, Barney Óscar, *Régimen jurídico del corso marítimo: el mundo indiano y el México del siglo XIX*, México, UNAM, 1997, pp. 345-346.

Las patentes de corso tienen diversas denominaciones precisamente por su presencia en prácticamente todos los países. En Francia se le denomina letra de marca; en Perú les denominaron letras de represalia, y eran para referenciar a un transbordador de carga oportunista que, sin uso de violencia, recogía el cargamento de otro navío. La concesión del corso se atribuye a un capitán y su navío, y queda inscrita como embarcación corsaria; se extrapola que todos los que naveguen en dicho barco no serán considerados miembros de una tripulación pirata. Ciertamente algunos podrán suponer que sólo es una cuestión de semántica, porque en el “mismo marco <legal> ubicamos al Corsario, que actúa a favor de un determinado poder <legítimo> y sin embargo a pesar de convertirse en Corsario para el Estado que lo <contrata>, sigue siendo Pirata para el Estado atacado, por lo cual la diferenciación puede llegar a ser irrelevante en el terreno de la ficción”.⁹

El antecedente legal más arcaico se encuentra en el Consulado del Mar, del siglo XIII; se trata de una serie de costumbres marítimas mediterráneas que fueron implementado las primeras figuras legales de navegación, y entre ellas destacaba el corso, pues por su evidente utilidad práctica en los ataques que realizaban los piratas y por su potencial capacidad destructiva se dio cabida a la regulación permisiva, autorizando a los bandoleros de altamar para atacar embarcaciones de naciones enemigas; todo ello, a fin de dar una forma de regulación legal ante el clima violento y amorfo que preponderaba, por eso “se comprende también que en estas circunstancias se concibiera el corso como una actividad perfectamente legítima del hombre en el mar”.¹⁰ Parte de esa legitimación obligaba al corsario a entregar una fianza a los que hostilizaba, a fin de garantizar los daños causados a las embarcaciones no enemigas. Si bien diversos países le han dado tratamiento legal de manera global, fue hasta 1982 cuando se redactó la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que llegó a ser calificada “como una auténtica Constitución de los Océanos”,¹¹ como un documento internacional que abordaba los principales temas de la navegación marítima. Además de prever la piratería, en el último párrafo del artículo 102 hace alusión al corso y a su

⁹ Castillo, Mónica, Entre piratas y corsarios: la ficcionalización del bandido desde el letrado, *Piratería*, núm. 3, Colombia, 2009, p. 55.

¹⁰ De Montagut Estragues, Tomás, *El llibre del consolat de mar y el ordenamiento jurídico del mar*, 202 p. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/134765.pdf>.

¹¹ Serrano Monteavaro, Miguel Ángel, El día mundial de los océanos, *Revista Instituto Español de Estudios Estratégicos*, núm. 39, 2012. Consultado el 17 de octubre de 2018. Disponible en: http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_informativos/2012/DIEEI39-2012_DiaMundialOceanos_MASM.pdf.

consideración existencial, ya que indica que exclusivamente las naves que pertenezcan a las fuerzas armadas “u otros buques o aeronaves que lleven signos claros y sean identificables como buques o aeronaves al servicio de un gobierno y estén autorizados a tal fin, podrán llevar a cabo apresamientos por causa de piratería”,¹² es decir, al ser corsarios, pueden apresarse piratas.

La recepción¹³ que tuvo este documento fue muy variada en cada nación, tocante a los tres países bajo análisis; puede decirse que México y Canadá se mostraron reticentes y no aceptaron los procedimientos para resolver controversias. Si bien es un aspecto notoriamente mercantil y arbitral, puede extrapolarse para el caso de los del Tribunal Internacional del Derecho del Mar, que puede fungir como una corte de presas.

3. TRIBUNALES DE PRESAS

El término *presa* hace referencia a los bienes ajenos de una nación o persona extranjera, que son capturados como botín y presentados ante una autoridad competente para que determine la procedencia de su adjudicación o liberación; es la detención hecha en el mar por fuerzas marítimas de un Estado o de sus súbditos autorizados al efecto, de un buque o embarcación perteneciente a otro estado enemigo y, en ciertos casos, aliado o neutral, siempre con el designio de apoderarse ya sea del buque o del cargamento.

La razón existencial de estos tribunales se da bajo el axioma de que nadie puede ser juez y parte, pues ciertamente “el que apresa una nave no puede, por sí mismo, disponer de ella, es necesario que se efectuó un juicio en el cual se declare ser buena la presa, que la presa sea buena significa que es legítima”;¹⁴ es decir, los corsarios deben presentar ante el tribunal de presas los navíos y el botín capturados. Si la corte les favorece en razón de que su mecánica apresadora fue realizada en el marco de la ley, cuando adquieren titularidad sobre lo apoderado; por ende, la declaratoria de mala presa implicaba la liberación del navío y la indemnización respectiva por el apresador, ya que “esta privación de propiedad no debe resultar arbitraria, sino ajustada a Derecho, estableciéndose unos órganos que decidan sobre la bondad o no

¹² United Nations, Acuerdos. Consultado el 16 de febrero 2018. Disponible en: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.

¹³ Wipo Lex, Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Consultado el 31 de octubre de 2018. Disponible en: http://www.wipo.int/wipolex/es/other_treaties/details_notes.jsp?treaty_id=291.

¹⁴ Dougnac, Rodríguez Fernando, El juicio de presas en el derecho patrio, *Revista Chilena de Historia del Derecho*, núm. 9, p. 166. Disponible en: http://drevistas.ucv.cl/detalles_numero.php?tituloID=94&numeroID=906.

de su práctica, así como unos procedimientos que, seguidos por las Partes, eviten la indefensión ante dichas situaciones de hecho”.¹⁵

La referencia más remota de estas cortes se dio al final de la guerra púnica, cuando Cartago perdió una nave en Ostia, y el cónsul Duilio comandó la réplica que hicieron los romanos, ya que ellos no dominaban el combate naval en esa época. Esto se relaciona estrechamente con la figura jurídica denominada *derecho de presa*, arcaicamente conocido como botín, que consistió en el “despojo de los bienes del vencido en provecho de los invasores”;¹⁶ era considerado un derecho natural del vencedor tomar lo ajeno si lo obtenía como trofeo, no con la idea de lucro, sino con afán de dañar al enemigo.

En el contexto contemporáneo propiamente han desaparecido, y en la mayoría de las regulaciones se halla delegada su función al máximo tribunal de cada país; en esencia, su característica principal es determinar el modo de la captura y el tipo de presa (que sea extranjera), a efecto de proceder a determinar la adjudicación, ya sea de la carga o de la embarcación, previa vista y contestación para la litis respectiva. Hay países que incluso, además de tener en su momento un tribunal especializado, también instauraron un tribunal de apelaciones de presas.

4. AMÉRICA DEL NORTE

Para el análisis de este sector continental se aborda primeramente México, ante la puntualización de que se trata del país con mayor regulación legislativa del curso, a nivel contemporáneo e histórico. Bajo este exordio, cítese que en su proceso independentista y por la situación global, los piratas estaban presentes en la época, y su uso reglamentado era visto de manera positiva para debilitar a los navíos de la corona española. Por ello, en Michoacán “el 14 de julio de 1815, en Puruarán, el Supremo Gobierno Mexicano expidió un decreto a través del cual abría el curso para mexicanos y extranjeros en España”;¹⁷ su regulación administrativa se mantuvo presente hasta que se reguló de manera legislativa y paradójica en la Constitución de 1824, puesto que se autorizó el curso antes de que se tipificara la piratería en el Código Penal Federal de 1871. Primero fue referida en el artículo 50 constitucional,

¹⁵ Vigier Glaría, Luis Fernando, *El embargo y el bloqueo como formas de actuación de la comunidad internacional en los conflictos*, España: Instituto Español de Estudios Estratégicos, 1993, p. 127.

¹⁶ Enciclopedia Jurídica Omeba, Tomo Derecho Internacional Público, Apéndice I, 2015, p. 80.

¹⁷ Cruz, Barney Oscar, *op. cit.*, p. 259.

fracción xvii, como una facultad exclusiva del Congreso General; el texto dicta: “Dar reglas para conceder las patentes de corso, y para declarar buenas o malas las presas de mar y tierra”.

Después, en la Constitución de 1857, detrás de una férrea oposición por algunos legisladores con una criticidad fundada, se estableció nuevamente como una facultad exclusiva del Congreso General en la fracción xv del artículo 72, “para reglamentar el modo en que deban expedirse las patentes de corso; para dictar leyes según las cuales deban declararse buenas o malas presas de mar y tierra, y para expedir las relativas al derecho marítimo de paz y guerra”. La exclusividad referida estaba contrapuesta con el artículo 85, fracción ix, donde se facultaba al presidente de la república a conceder patentes de corso con sujeción a las bases fijadas por el Congreso. Así también, regulaba en su artículo 111 la restricción hacia las entidades federativas para expedir las patentes de corsario.

En la vigente Constitución federal, hasta antes de 1966 se establecía en la fracción xiii del artículo 73 la facultad del Congreso para expedir las multicitadas patentes, y en la fracción ix del artículo 89 se establecía al Ejecutivo federal para igual efecto, estando en correspondencia el artículo 117, sobre la restricción a los estados de la república para las patentes. Las reformas de aquel año se realizaron para entrar en comunión con la Declaración de París del 30 de marzo de 1856,¹⁸ con la cual México buscaba armonía legislativa. Dicho documento internacional establece, en su primer punto, de forma tajante la prohibición del corso de manera permanente. Sin embargo, de la exégesis *contrario sensu* del contenido de la fracción iii del artículo 146 del actual Código Penal Federal, se reconoce la patente de otro país evidentemente, y no da tratamiento de pirata al corsario extranjero; quizá podrían existir las patentes nacionales pues, si bien es cierto que ni la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos¹⁹ ni el Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General²⁰ dicen cómo se otorga una

¹⁸ *Declaración de París relativa a determinadas reglas de derecho marítimo en tiempos de guerra, 1856* [en línea]. Consultado el 11 de junio de 2020. Disponible en: http://www.cruzroja.es/principal/documents/1750782/1865858/Declaracion_de_Paris_de_1856.pdf/1c437922-d928-4ef6-9003-3a841951adb4.

¹⁹ Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, Actualizada con las reformas publicadas hasta mayo de 2015, Cámara de Diputados. Consultado el 12 de octubre de 2017. Disponible en: <http://cronica.diputados.gob.mx/MarcoJuridico/LeyOrganica.pdf>.

²⁰ Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, Nuevo Reglamento publicado en el *Diario Oficial de la Federación* el 20 de marzo de 1934, Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión. Consultado el 14 de octubre de 2017. Disponible en: <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/219.pdf>.

patente de corso o cómo se declara una buena o mala presa marítima, tampoco la proscriben.

Otra consideración deviene de los artículos 211 al 213 del Código de Justicia Militar²¹ en su capítulo “Delitos contra el derecho de gentes”, denominación idéntica al Código Penal Federal de 1871; cabe mencionar que si bien esta codificación sólo atañe a los miembros activos de las fuerzas armadas que afecten la disciplina militar —según lo recalca la tesis aislada constitucional 2003048 fuero militar, en sincronía con lo dispuesto en el artículo 57, fracción II, inciso a, del Código de Justicia Militar—, el articulado entiende que las naves corsarias serán equiparadas a las embarcaciones de las fuerzas armadas y que su tripulación será tratada como tal, obviamente, siempre y cuando se dé el caso de que México declare la guerra. Esclarecido lo anterior, el artículo 211 de la ley castrense en cita excluye que sean considerados piratas aquellas naves de la armada de México o corsarios que apresen a la tripulación, a la embarcación o la carga perteneciente a una nación enemiga, mientras les sean lícitamente adjudicados por un tribunal de presas; esto evidentemente hace referencia a los marinos de la naval respecto al derecho a un botín de guerra.

También expone en su artículo 212 el planteamiento de la vigencia de las patentes de corso en México, ya que sanciona a aquellos particulares a quienes se les haya vencido su patente. En el último de los cardinales referidos no es claro en su contenido, porque sanciona al corsario que cometa violencias y robos en las costas o en otras embarcaciones, sin que aluda a que sean de una bandera diversa a la enemiga; lo que sí es inconcuso es la agravante de hasta sesenta años cuando, al realizar el apresamiento, se cometa innecesariamente homicidio o lesiones graves, y se deje a las personas sin medios para salvarse, porque se estaría en la presencia evidente de la piratería, pero su sanción resulta más grave por la falta hacia la condición de garante que se otorga por la patente.

En el artículo 211 del Código de Justicia Militar se presenta como una excluyente del delito de piratería el uso del derecho de presas, engrosando no sólo a la embarcación enemiga, sino también tomar como prisioneros a los tripulantes, así como el apoderamiento de la carga; pero para que surta tales efectos requiere de la sentencia pronunciada por el tribunal de presas.

²¹ Código de Justicia Militar, Publicado en el DOF el 31 de agosto de 1933, Última reforma publicada en el DOF el 13 de junio de 2014 [en línea]. Consultado el 15 de octubre de 2017. Disponible en: http://www.sedena.gob.mx/pdf/leyes/cod_jus_mil.pdf.

Sobreentiende ciertamente que el tribunal de presas analiza los medios del apoderamiento, pues en su cardinal 212 sanciona a los corsarios que violen las condiciones de su patente, y en el diverso 336, fracción I, castiga como responsable del delito de apropiación de botín “a quien se apodere indebidamente, de objetos pertenecientes [...] a presas marítimas”, lo que supone que las patentes delimitan y contienen ciertos actos innecesarios o abusivos.

La fracción II del último artículo mencionado señala sanción para quien quebrante sellos con los que se embale la presa, así como cuando se destruya cualquier tipo de documento que ampare carga. Ésta es una protección posterior al aseguramiento, ya que, además de inventariar la carga del navío capturado, era necesario sellar sus escotillas y demás accesos, y parte de la formalidad del proceso de captura de las naves enemigas era mantener incólume el botín para presentárselo al tribunal de presas.

Otro dispositivo legal que establece inferencia de una autoridad para calificar una presa como “buena” es la Ley de Navegación y Comercio Marítimos²² en su artículo 13, con el otorgamiento de la nacionalidad mexicana a la embarcación enemiga capturada, entiéndase por alguna autoridad marítima o un corsario nacional. En el mismo ordenamiento, dentro del artículo 14, fracción VI, se prevé en qué momento será cancelada la matrícula de una embarcación mexicana por parte de la Secretaría de Marina, en el supuesto de que el navío sea capturado por el enemigo y su tribunal de presas la declare como buena presa.

La presente ley también establece formas de adquirir la titularidad de las embarcaciones; dentro de las modalidades, la fracción III plantea cuándo es declarada buena presa por tribunal competente, es decir, el de presas, conforme a la disposición constitucional. En la fracción IV prevé el derecho de angaria: una “figura jurídica utilizada en las llamadas situaciones de emergencia consistente en la incautación por un beligerante de la propiedad mueble enemiga o neutral para servirse de ella en su lucha contra el adversario”;²³ puede ejecutarse tanto por particulares como por la autoridad. Si bien el derecho internacional le da uso exclusivo en correspondencia a los particulares, la presente ley establece, para evitar ambigüedades, la figura contemplada en su fracción V, que se refiere a una forma de incautación forzosa administrativa

²² Justicia México, Ley de Navegación y Comercio Marítimos [en línea]. Consultado el 15 de octubre de 2017. Disponible en: <https://mexico.justia.com/federales/leyes/ley-de-navegacion-y-comercio-maritimos/>.

²³ *Enciclopedia Jurídica* [en línea]. Consultado el 2 de marzo de 2017. Disponible en: <http://www.encyclopedi juridica.biz14.com/d/angaria-derecho-de/angaria-derecho-de.htm>.

para que las fuerzas armadas puedan “requisar los buques mercantes pertenecientes al enemigo o a países neutrales que se encuentren en sus aguas jurisdiccionales, utilizándolos en su propio servicio o destruyéndolos”.²⁴ Lo que le distingue del derecho de angaria es que en la requisa no se debe de indemnizar a persona o nación alguna.

Entiéndase que el término *embarcación enemiga* no se limita a las de uso bélico, también pueden ser mercantes y de particulares, pues en las declaratorias de guerra se hace extensible a toda persona y bienes con bandera de la nación con la cual se entabla el conflicto bélico.

Como puede apreciarse en lo analizado, actualmente no hay reglamentación secundaria nacional en México que faculte a alguna autoridad a expedir las patentes de corso. El Código Penal Federal²⁵ hace una referencia sobre la calificación de las presas marítimas, que conlleva a las facultades del Congreso y que presupone al Poder Legislativo tal potestad. Podemos concluir, respecto al corso en México, que, según el Código de Justicia Militar, aquellos que detenten una patente serán considerados a la par de las fuerzas armadas mientras subsista el fuero de guerra, ya que es necesaria su declaratoria porque tal codificación referencia a las naves enemigas capturadas, es decir, para que haya una embarcación de esta naturaleza debe de existir previamente una declaración de guerra, lo que por ende activa el fuero de guerra.

Por último, se considera que se homologa el corsario al miembro de la marina de México, pero no puede dilucidarse si el tribunal de presas incluye jueces particulares o militares. No es dable la consideración de anacronismo legislativo a lo previsto por el artículo 73, fracción XIII, de la actual Constitución, ya que, en primer término, al expresar como facultad exclusiva del Congreso federal lo relativo a las declaratorias de las presas marítimas, excluye actualmente a las entidades federativas de la oportunidad de patentar embarcaciones corsarias para tal fin. Asimismo, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos²⁶ pone énfasis en las naves capturadas que son consideradas como buena presa. El artículo 13 es una forma de que las embarcaciones adquieran nacionalidad, y el artículo 14 es una forma de perderla si es calificada como

²⁴ Enciclopedia Jurídica Omeba, Tomo Derecho Administrativo, Apéndice VI, 2015.

²⁵ Código Penal Federal, Nuevo Código Publicado en el *Diario Oficial de la Federación* el 14 de agosto de 1931, Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión. Consultado el 10 de octubre de 2017. Disponible en: http://www.ssp.df.gob.mx/TransparenciaSSP/sitio_sspdf/LTAPRCCDMX/art_121/fraccion_i/VINCULOS/CPENALF.pdf.

²⁶ Ley de Navegación y Comercio Marítimos, Nueva Ley publicada en el *Diario Oficial de la Federación* el 1 de junio de 2006, Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión. Consultado el 17 de abril de 2018. Disponible en: <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/ref/lncm.htm>.

tal por un tribunal extranjero, aunque sin mencionar textualmente que sea de presas se infiere claramente porque en el primer artículo en mención cita, en su fracción v, que se adquiere dicha nacionalidad por declaratoria judicial, es decir, aquellos trámites contenciosos no internacionales.

Después, el artículo 80 establece como forma de adquisición cuando a una embarcación se le declara buena presa por el tribunal competente, bajo el entendido de que en México, si bien no se regula en los Códigos Civiles, esta forma de adquisición se da porque hay una ley que establece la posibilidad a través de los corsarios, que son aquellos patentados para apresar una embarcación y adjudicársela mediante un tribunal de presas. Por último, sin nominarlo textualmente, establece el derecho al asegurado de pagar rescate en caso de que le sea apresada la nave y sea de notoria urgencia. Ello refrenda la afirmación de que su razón existencial es factible mediante un reducto legal que alberga la posibilidad de crear una figura que puede llegar a ser necesaria.

En Estados Unidos se regula la figura sólo en su Código Penal,²⁷ en el título 18, capítulo 81, artículo 1654, y establece una sanción máxima de diez años al ciudadano estadounidense que equie de cualquier manera a una embarcación corsaria o cualquier otra privada, con la intención de que se utilice tal navío para hostilizar a ciudadanos estadounidenses o sus propiedades; así también, penaliza a quien sea el capitán o forme parte de una tripulación corsaria, o adquiera bienes que fueren botín obtenido por los corsarios.

En Canadá²⁸ existe regulación al respecto, específicamente en la denominada Canada Prize Act²⁹ o Ley de Premios, que si bien no cita textualmente la figura de los corsarios, establece una “corte de premios”, la cual conocerá y procederá judicialmente sobre todas las capturas, incautaciones, premios y represalias realizadas bajo la autoridad de Su Majestad sobre los buques, aeronaves o bienes, y todo tipo de capturas, incautaciones y decomisos. Debe acotarse que el concepto de *premio* se asocia con botín, y el de *represalias* es precisamente clara referencia a las patentes corsarias. Dicha acta establece los límites de la jurisdicción a Canadá bajo el principio *mutatis mutandis*, es decir, ante lo legislado se podrá cambiar lo que se deba a efecto de que se pueda aplicar la normatividad.

²⁷ United States Code, Office of the Law Revision Counsel [en línea]. Consultado el 23 de marzo 2017. Disponible en: <http://uscode.house.gov/browse/prelim@title18/part1&edition=prelim>.

²⁸ Justice Law Webside, Criminal Code (R.S.C., 1985, c. C-46), Government of Canada. Consultado el 21 de marzo de 2018. Disponible en: <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/C-46/>.

²⁹ Justice Law Webside, Canada Prize Act (R.S.C., 1985, c. C-46), Government of Canada. Consultado el 21 de marzo de 2018. Disponible en: <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/C-10.1/page-1.html>.

Así también, esta ley determina el procedimiento respectivo tanto de las naves capturadas en su jurisdicción como de aquellas naves canadienses que sean apresadas por otra nación. Considérese que la presente acta se motiva por las referencias históricas de tropelías corsarias que se suscitaron en la guerra anglo-estadounidense de 1812 y que se ventilaron en el Tribunal del Vice Almirantazgo de Halifax, en Nueva Escocia; esta corte fue la que precisamente “presidió la ley de premios, determinando la legitimidad y el valor de las naves enemigas capturadas”,³⁰ por lo que dirimieron las adjudicaciones respectivas.

5. CONCLUSIONES

El curso, al ser una causa de justificación específica del delito de piratería, se encuentra incorporado dentro de los propios tipos penales de cada legislación; ciertamente no todas las naciones del continente americano la contemplan, las que sí lo hacen la plasman con diferentes nominaciones: corsario, represador o apresador, derivado de la versatilidad de la patente de corso a la que también se le denominaba letra de carta, ordenanza o de represalia. Su vigencia, si bien ocasionalmente no se encuentra de forma clara y concisa en su Carta Magna, a veces se halla de forma secundaria legislativamente y a veces de forma difusa al ser sólo inferida. También debe decirse que aquellos países con el patrón común de su país colonizador o conquistador hacen establecer sintonía en la presencia o ausencia legal de la figura del corso. Por otra parte, los tribunales de presas son representaciones jurídicas inherentes a la actividad corsaria, el uno no puede existir sin el otro debido a la calificación de las presas como buenas, y sólo aquellos que sean corsarios puede recurrir como actores procesales; asimismo, la importancia de su actividad se aprecia en razón de que la legislación que así considera regular sobre las presas le asigna dicha facultad a su máximo tribunal sin conceder al fuero común sus diligencias. También se anota que aquellas naciones que tuvieron su presencia constitucional en el tema dejaron reminiscencias en sus legislaciones secundarias.

Se considera que la trascendencia de la temática no descansa en un índice estadístico³¹ de ataques piratas como tal, pues en los países bajo análisis en la

³⁰ Justice Law Webside, Vice Admiralty Court of Halifax, Government of Canada. Consultado el 21 de marzo de 2018. Disponible en: <http://pc.gc.ca/en/culture/clmhc-hsmbc/res/doc/information-background/cour-Halifax-court>.

³¹ Piracy and armed robbery against ships in Latin America and the Caribbean 2017, Oceans Beyond Piracy [en línea]. Consultado el 6 de noviembre de 2018. Disponible en: <http://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop/latin-america>.

presente investigación no se reportan ataques piráticos contemporáneos; su importancia radica en que hay países en nuestro continente que aún conceden patentes de corso, y debe regularse por cuestiones de derecho internacional. Es decir, si bien la postura de un país no le conlleva a expedir las patentes de corso ni a juzgar sobre presas que sus embarcaciones adquieran, al existir la figura en otros países con los cuales se puede guardar relación diplomática, es importante plantearlo legislativamente en caso de que corsarios extranjeros pudieran operar en zonas con anomias sobre el tema de estudio.

6. REFERENCIAS

- Ley de Navegación y Comercio Marítimos, Nueva Ley publicada en el *Diario Oficial de la Federación* el 1 de junio de 2006, Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión. Consultado el 17 de abril de 2018. Disponible en: <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/ref/Incm.htm>.
- Justice Law Webside, Vice Admiralty Court of Halifax, Government of Canada. Consultado el 21 de marzo de 2018. Disponible en: <http://pc.gc.ca/en/culture/clmhc-hsmbc/res/doc/information-background/cour-Halifax-court>.
- Justice Law Webside, Canada Prize Act (R.S.C., 1985, c. C-46), Government of Canada. Consultado el 21 de marzo de 2018. Disponible en: <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/C-10.1/page-1.html>.
- Justice Law Webside, Criminal Code (R.S.C., 1985, c. C-46), Government of Canada. Consultado el 21 de marzo de 2018. Disponible en: <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/C-46/>.
- Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, Nuevo Reglamento publicado en el *Diario Oficial de la Federación* el 20 de marzo de 1934, Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión. Consultado el 14 de octubre de 2017. Disponible en: <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/219.pdf>.
- Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, Actualizada con las reformas publicadas hasta mayo de 2015, Cámara de Diputados. Consultado el 12 de octubre de 2017. Disponible en: <http://cronica.diputados.gob.mx/MarcoJuridico/LeyOrganica.pdf>.
- Cruz, Barney Oscar, El régimen jurídico del corso marítimo: el mundo indiano y el México del siglo XIX, México, Instituto de Investigaciones Jurídicas-Universidad Nacional Autónoma de México, 1997.
- De Montagut Estragues, Tomás, *El llibre del consolat de mar y el ordenamiento jurídico del mar* [en línea]. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/134765.pdf>.
- DERECHO INTERNACIONAL.NET. Declaración de París de 1856, [Consulta: 1*4 de febrero de 2018] Disponible en: <http://www.derechointernacional.net/>

- publico/fuentes-normativas-generales/conv-de-interes-historicos/338-declaracion-de-paris-de-1856.html
- Dougnac Rodríguez, Fernando, El juicio de presas en el derecho patrio, *Revista Chilena de Historia del Derecho*, núm. 9, p. 166. Disponible en: http://drevistas.ucv.cl/detalles_numero.php?tituloID=94&numeroID=906.
- Enciclopedia Jurídica* [en línea]. Consultado el 2 de marzo de 2017. Disponible en: <http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/d/angaria-derecho-de/angaria-derecho-de.htm>.
- Enciclopedia Jurídica Omeba, Tomo Derecho Administrativo, 2015.
- Fernández 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.
- Justia México, Ley de Navegación y Comercio Marítimos [en línea]. Consultado el 15 de octubre de 2017. Disponible en: <https://mexico.justia.com/federales/leyes/ley-de-navegacion-y-comercio-maritimos/>.
- Lana, Otero, La piratería el corso en Flandes el Cantábrico, XXIX Jornadas de Historia Marítima Piratería Corso en la Edad Moderna, *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia, Cultura y Naval*, núm. 46, Madrid, España, 2004.
- Miller, Walter, *Cicero de Officis*. The Loeb Classical Library, Toronto, Canada, 1928.
- Piracy and armed robbery against ships in Latin America and the Caribbean 2017, Oceans Beyond Piracy [en línea]. Consultado el 6 de noviembre de 2018. Disponible en: <http://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop/latin-america>.
- De Paz Sánchez, Manuel, *El Corsario de Dios. Documentos sobre Amaro Rodríguez Felipe*, Canarias, España, Vicerrectoría de Cultura y Deportes del Gobierno de Canarias/Archivo Histórico Provincial de Santa Cruz de Tenerife, 2015.
- 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.
- Código de Justicia Militar, Publicado en el DOF el 31 de agosto de 1933, Última reforma publicada en el DOF el 13 de junio de 2014 [en línea]. Consultado el 15 de octubre de 2017. Disponible en: http://www.sedena.gob.mx/pdf/leyes/cod_jus_mil.pdf.
- Código Penal Federal, Nuevo Código Publicado en el *Diario Oficial de la Federación* el 14 de agosto de 1931, Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión. Consultado el 10 de octubre de 2017. Disponible en: http://www.ssp.df.gob.mx/TransparenciaSSP/sitio_sspdf/LTAPRCCDMX/art_121/fraccion_i/VINCULOS/CPENALF.pdf.
- Serrano Monteavaro, Miguel Ángel, El día mundial de los océanos, *Revista Instituto Español de Estudios Estratégicos*, núm. 39, 2012. Consultado el 17 de

- octubre de 2018. Disponible en: http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_informativos/2012/DIEEEI39-2012_DiaMundialOceanos_MASM.pdf.
- Smidt, H. J. y Willink, Tjeenk, *Geschiedenis van Het Wetboek van Strafrecht*, Haarlem, Países Bajos, 2da ed., 1891, p. 147. Disponible en: http://dod.eldoc.ub.rug.nl/FILES/root/1891/h.j.smidt/1e_helft.pdf.
- United Nations, Acuerdos. Consultado el 16 de febrero 2018. Disponible en: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.
- United States Code, Office of the Law Revision Counsel [en línea]. Consultado el 23 de marzo 2017. Disponible en: <http://uscode.house.gov/browse/prelim@title18/part1&edition=prelim>.
- Vigier Glaría, Luís Fernando, *El embargo y el bloqueo como formas de actuación de la comunidad internacional en los conflictos*, España: Instituto Español de Estudios Estratégicos, 1993.
- Welzer, Harald, *Guerras climáticas. Por qué mataremos (y nos matarán) en el siglo XXI*, Argentina, Katz, 2010.
- Wipo Lex, Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Consultado el 31 de octubre de 2018. Disponible en: http://www.wipo.int/wipolex/es/other_treaties/details_notes.jsp?treaty_id=291.