

El delito de piratería en Centroamérica y Suramérica*

The crime of piracy in Central America and South America

RAFAEL LARA MARTÍNEZ**

RESUMEN

Este trabajo es la continuación de un análisis que se ha realizado en el norte del continente americano y en el Caribe respecto al delito de piratería, bajo un exhaustivo repaso legislativo mediante metodología analítica-comparativa. Esta vez se estudia la zona geográfica del centro y sur, para conocer las constituciones que han existido sobre los países en referencia, así como con sus códigos penales, civiles, mercantiles y demás leyes de navegación. También se da cuenta de cómo algunos aspectos político-geográficos entre ambos subcontinentes inciden en este delito, pues los intereses en el centro, por ejemplo, hicieron que los países se federalizarán en una república —aunque efímera— que mostró un esfuerzo con fines económicos para unirse en un bloque común, lo cual proyectaron en sus legislaciones penales como un común denominador en las premisas.

Por otro lado, Suramérica tiene una disparidad en su normatividad, al grado de tener el país con la legislación más extensa en piratería y, al mismo tiempo, el más nulo también, se evidenciará en el presente trabajo; así también, se mostrará el contraste que se produce, primeramente, en razón de que, a diferencia de Centroamérica, que se independizó de España —a excepción de Belice—, el sur se libertó, además

ABSTRACT

The present research is the continuation of an analysis that has been carried out in the north of the American continent and the Caribbean regarding the crime of piracy under an exhaustive legislative review using analytical-comparative methodology. At this time the central and southern geographic zones are studied, in order to know the constitutions that have existed for the countries in question, as well as their criminal, civil, and commercial codes as well as other navigational laws.

It also realizes how some political-geographical aspects between the two subcontinents influence these crimes since the interests in the central zone, for example, made the countries federalize into a republic —although ephemeral— that showed an effort with an economic end to unite in a common block, which they projected as a common denominator for the premises assumed in their criminal laws.

On the other hand, South America has a disparity in its regulations, to the extent of having the country with the most extensive legislation on piracy while at the same time the most null as well, which will be evidenced in the present work.

Moreover, this research will show the contrast that is produced, unlike Central America, that became independent from Spain (except for

* Artículo de investigación recibido el 06-02-2019 y aceptado el 20-05-2019.

** Investigador en la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. Contacto: siael@yahoo.com.mx. <https://orcid.org/0000-0002-9499-9286>

del dominio ibérico, del de Portugal, Países del dominio ibérico, del de Portugal, Países Bajos y Reino Unido, lo que generó un arrastré legislativo-cultural aún vigente, que se aborda de igual forma. Si bien el tema de la piratería también implica Europa, África y Asia, así como las patentes de corso y los tribunales de presas, estos últimos son abordados en una investigación complementaria. No pasa desapercibido que, si bien la literatura sobre el tema en concreto es muy basta, al área geográfica que se estudia no cuenta con bibliografía específica, lo que obliga a la presente investigación a centrarse en el plano normativo.

Palabras clave: piratería, depredación, nave, violencia.

Belize), the south was freed, in addition to twchich gained independence from Spain – except for Belize, the south freed itself in addition to Iberian dominance, from Portugal, the Netherlands and the United Kingdom. This generated a legislative – cultural drag that is still in force, which is addressed in the same way. While the topic of piracy also involves Europe, Africa and Asia, as well as letters of marque and tribunal courts, the latter is addressed in a complementary investigation. It does not go unnoticed that, although the literature on the specific subject is extensive, the geographical area under this study does not have a specific bibliography, which forces this research to focus on the normative plane of morality.

Keywords: piracy, predation, ship, violence.

SUMARIO: 1. Introducción / 2. América Central / 3. América del Sur / 4. Conclusiones / 5. Referencias

1. INTRODUCCIÓN

La piratería es un fenómeno que ha perdurado a través de la historia desde que se implementó la navegación en la humanidad; su presencia es casi universal y ha alcanzado cada rincón del planeta, obligando a muchas naciones a castigarla jurídicamente. Su auge normativo se vio impulsado en razón de la expansión hacia el continente americano por las potencias europeas a partir del siglo xvii. Debe hacerse notar que de los países centroamericanos que se independizaron en 1821 —con excepción de Belice— tuvieron una convergencia en su liberación, que se hizo extensiva al legislar lo relativo a la piratería, tanto a nivel constitucional como en sus leyes secundarias. Por otra parte, el sur en América alcanzó su independencia de distintas naciones en diferentes años, lo que implicó una variabilidad notable no sólo en el plano lingüístico, sino también en el legislativo, y esto plasma de manera cismática en el delito de piratería, a tal punto de estar ausente en unas naciones y muy extensa en otras. Pre-téndase entonces responder si el fenómeno de la piratería en altamar se

encuentra tipificado en las diversas legislaciones de la zona en comento, señalar cómo se encuentra regulada y mostrar las diferencias y similitudes en relación con aspectos políticos y geográficos.

2. AMÉRICA CENTRAL

Los países centroamericanos sufrieron los embates piratas conjuntamente con su proceso independentista alrededor de 1810; ante tales movimientos separatistas, incrementó la inclusión oportunista del fenómeno de la piratería, de aquí que cada país de la región se caracterizó de manera singular por algún bucanero en concreto. Posteriormente, en 1824 surgió una federación que conformaron los países de Guatemala, Belice, Honduras, El Salvador, Nicaragua, Costa Rica y Panamá; sus fines eran eminentemente mercantiles y, al crear su Constitución, se estableció como atribución del Congreso, en su artículo 69, el modo de juzgar las piratearías que se cometan en altamar. De manera preliminar se clasificaba como aquellos delitos contra el derecho de gentes, sin que se hubiere llegado a crear un código penal común en razón de los diversos conflictos internos que derivaron en la desaparición de dicha federación. Estos fenómenos generaron figuras jurídicas penales homogéneas que prevalecen, lo cual es visible en premisas comunes como el apoderamiento, la depredación o la violencia.

A nivel constitucional, Guatemala no reguló algún aspecto de la piratería, pero el artículo 299 del Código Penal vigente desde 1936¹ describe como tal la conducta, que sanciona de tres a quince años de prisión, señalando como lugar de comisión de los hechos exclusivamente el mar, ríos y lagos. Apega su medio comisivo a la depredación sobre la embarcación o sobre quienes se encuentren a bordo. En esta línea, prevé como causa de justificación la patente de corso, aunque no la nombra tal cual, solo le refiere como el estar autorizado por algún Estado beligerante, lo que exige la declaración del estado de guerra para tal efecto. También hace la acotación, para que se surta en la especie el delito, de que la embarcación no debe pertenecer a la marina de otro Estado. Resulta curiosa tal cota

¹ United Nations, *Departamentos* [consulta: 16 de marzo de 2017]. Disponible en: www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/.../GTM_codigo_penal_.

porque esta exclusión, si bien tendría implicaciones internacionales, no podría perseguirse en otra nación al no ser delito por formar parte de una armada extranjera. El resto de las premisas normativas, si bien no a la literalidad totalmente, esencialmente son las mismas que las del Código Penal argentino de 1921, del cual se analizará lo respectivo en el apartado de dicha nación, ya que el código platense es más antiguo.

En materia mercantil, en su Código de Comercio² se establecen muy diversas prevenciones relativas; por ejemplo, en el capítulo II del título II se cita el deber del capitán y los marineros de cualquier embarcación para defender la nave de ataques piratas y de avisar de las mercaderías entregadas a los piratas. Así también, en el capítulo IV del mismo título se prohíbe el cobro del flete de una mercadería tomada por piratas, salvo que por temor a ellos la nave regresé al puerto de salida y descargue la mercadería. El capítulo II del título IV incluye dentro de esta codificación como avería marítima la entrega del cargamento a piratas, o si estos la dañan o al buque; así como las mercaderías que son usadas como estímulo para que los marineros puedan defenderse del ataque. También se consideran como averías los salarios de los marineros, si es que la nave se halla resguardada en razón de temor fundado a un ataque de piratas, o los gastos que se generen si deben resguardar las mercaderías con el fin de salvarlas de la persecución de los piratas, así como la arribada forzosa de la embarcación mientras sea el riesgo fundado, sin que pueda hacerse a la mar nuevamente.

En Honduras no hay regulación en sus cartas magnas que prevea el ilícito de la piratería, y únicamente se visualiza en su Código Penal,³ en el artículo 320, sancionando de cinco a diez años de prisión bajo la premisa del apoderamiento de una aeronave o cualquier vehículo de transporte público mediante la violencia pero sin fines políticos. Si bien este punto acertadamente le reclasificaría al delito de terrorismo, dicha consideración legal puede ser extensiva al robo a autotransporte; así también, hay un segundo inciso que refiere la comisión del delito sobre aguas, ya sea

² Congreso de la República de Guatemala, Decreto del Congreso Número 2-70 [consulta: 12 de julio de 2017]. Disponible en: <http://www.wipo.int/edocs/lexdocs/laws/es/gt/gt010es>.

³ Poder Judicial, *Códigos* [consulta: 4 de febrero de 2017]. Disponible en: <http://www.poderjudicial.gob.hn/CEDIJ/Leyes/Paginas/Codigos.aspx>.

mar o río, si depredan con medios violentos una embarcación o a quienes se hallen a bordo. En su Código Civil se preceptúa, en el artículo 695, sobre aquellos bienes de los que se apoderen los piratas en su asalto: no se les transfiere el dominio, y esto lo puntualiza bajo el concepto de presa, en razón de impedir la adjudicación por un tribunal de represalias. También hay una referencia de la piratería en la Ley Orgánica de la Marina Mercante Nacional,⁴ cuyo artículo 66, inciso 2, a través de la Dirección General de la Marina Mercante, ordena la cancelación de la patente de navegación (lo que en otros países es la matrícula) cuando se presuma razonablemente que la embarcación realiza actividades de piratería.

En su Carta Magna, Nicaragua no ha regulado de manera vigente ni tampoco en sus antecedentes constitucionales, sólo en su Código Penal⁵ contiene la figura a partir del artículo 524, donde castiga de dos a diez años de presidio a quien bajo los medios comisivos de la depredación o violencia apresen a mano armada la embarcación. Así también, sanciona a aquellos que, ya yendo a bordo, entreguen la embarcación a los piratas o, en su defecto, la saquen de curso; también enmarca como piratas a los corsarios que transgredan el clausulado de su patente de contramarca; así como a quien equie, comercie, trafique o auxilie de cualquier forma a un pirata. La sanción se agrava si se comete homicidio o lesiones, incrementando de diez hasta veinticinco años de prisión, pero sólo si se comete durante el abordaje; su pena es concursal de forma material si se comete otro delito fuera de la situación antes referida, y culmina acotando la indistinción del ataque sobre naves aéreas o marítimas. El Código de Comercio Nicaragüense⁶ señala, en su artículo 824, el impedimento de cobrar el flete cuando las embarcaciones hayan sido atacadas por piratas, y en caso de haber sido ya pagado, a que se devuelva salvo pacto en contrario.

⁴ Tribunal Superior de Cuentas, Ley Orgánica de la Marina Mercante, Decreto Número 167-94 [consulta: 4 de febrero de 2017]. Disponible en: <http://www.tsc.gob.ni/biblioteca/index.php/leyes/19-ley-organica-de-la-marina-mercante>.

⁵ Red Hemisférica de Intercambio de Información para la Asistencia Mutua en Materia Penal de Extradición, Código Penal de la República de Nicaragua [consulta: 23 de abril de 2017]. Disponible en: <http://web.oas.org/mla/es/paginas/countries.aspx?ISO=NIC>.

⁶ Normas Jurídicas de Nicaragua, *Código de Comercio de Nicaragua* [consulta: 26 de abril de 2017]. Disponible en: [http://legislacion.asamblea.gob.ni/Normaweb.nsf/%28\\$All%29/D0B698C7B047DB6306257863007BB996?OpenDocument](http://legislacion.asamblea.gob.ni/Normaweb.nsf/%28$All%29/D0B698C7B047DB6306257863007BB996?OpenDocument).

Posteriormente, en el artículo 851 dispone que, a petición del fletador, puede rescindirse el contrato si regresa al puerto de salida en caso de avistar piratas, con derecho el fletante a que en otro viaje se cumpla con la entrega de la carga. También considera, en su artículo 965, como averías indemnizables las piezas de la nave, el cargamento y los salarios de los marineros rehenes por causa de ataque pirata. Finaliza con la consideración de causa de arribada forzada al temor fundado a piratas, mientras se fundamente con hechos positivos y justificables, aunque no refiere con cuáles, sometiendo a votación esta decisión a los oficiales y al capitán.

Panamá sólo en su Código Penal,⁷ del artículo 325 al 328, concibe la piratería cuando se realice depredación contra una nave o contra las personas que se hallen en ella, imponiendo una sanción relativamente leve, de dos a seis años de prisión. También establece la agravante de cinco a diez años de prisión cuando se toma control de una nave por medio del fraude o la violencia hacia cualquiera que se encuentre a bordo o su capitán, y sanciona con la misma intensidad cuando, en contubernio con los piratas, se entregue el navío, su carga o pertenencias de la tripulación. Atribuye la misma punición cuando se use algún medio vilmente contra el comandante del navío depredado para que no se defienda; también incluye a quien equiepe un navío para usarlo en la piratería, trafique o auxilie a piratas o se desvíe la embarcación de su ruta, mas no se indica con qué finalidad, lo que resulta oscuro e impreciso porque primeramente el cambio de ruta guarda mejor atipicidad con el delito de ataques a las vías de comunicación, ilícito que esta codificación prevé de sus artículos 238 a 241. En segundo término, el medio fraudulento no es característico de este delito, al cual le destaca la violencia; significa entonces que a través de un ardid o manteniendo en el error debe el pirata lograr el cambio de ruta o apoderamiento. Si bien el uso del vocablo *fraude* incluye el beneficio económico, no se puede tener extensivo para el siguiente medio citado, que es la violencia; finaliza esta codificación con un miramiento a la piratería aérea bajo medio violento, estableciendo una sanción de cinco a quince años de prisión.

⁷ United Nations Public Administration Network, *Documents Panama* [consulta: 12 de marzo de 2018]. Disponible en: <http://unpan1.un.org/intradoc/groups/public/documents/icap/unpan030696.pdf>.

También hay regulación al respecto en la Ley General de Marina Mercante,⁸ la cual establece, en su artículo 49, que el registro de la nave se cancelará si se dedica a la piratería; y su Ley del Comercio Marítimo,⁹ en el artículo 224, prevé como avería común a la embarcación todos aquellos generados por defenderse del ataque de piratas y, por ende, susceptibles de indemnización.

Costa Rica recibe una fuerte influencia estadounidense, lo cual tiene su antecedente marcadamente desde 1871, cuando “la compañía, United Fruit Company, se convertiría en el único empleador de la zona, así como el dueño absoluto de las tierras”¹⁰ costarricenses, lo que generó una fuerte dependencia económica, sumado a lo anterior y debido a “la ausencia de una doctrina nacional de seguridad propia y coherente; (propició) un vacío que condujo a la aplicación parcial de la doctrina estadounidense”,¹¹ lo que consolidó el referido influjo, el cual ciertamente le ha beneficiado en factores económicos y sociales, ya que actualmente en toda “América Latina el país mejor calificado es Chile, seguido de Costa Rica”.¹² Esto generó que, a nivel constitucional, en 1859¹³ y 1869¹⁴ se previera la pena de muerte en los artículos 41 y 39 respectivamente, para aquellos que cometieran este delito al igual que en Estados Unidos.

⁸ Ley N° 57-Ley General de Marina Mercante [consulta: 4 de mayo de 2017]. Disponible en: <https://www.ecolex.org/details/legislation/ley-no-57-ley-general-de-marina-mercantelex-faoc086619/>.

⁹ Cámara Marítima de Panamá, Regulaciones, Leyes [consulta: 4 de mayo de 2017]. Disponible en: http://www.camaramaritima.org.pa/?page_id=2263.

¹⁰ Rojas, Fonseca Carolina, Injerencia de Estados Unidos en Latinoamérica, *Revista Acta Académica*, número 53, 2013, p. 237.

¹¹ Muñoz, Guillén Mercedes, Democracia y Guerra Fría en Costa Rica, *Diálogos. Revista Electrónica de Historia*, volumen 9, número 2, agosto 2008-febrero 2009, p. 167.

¹² Travel2 LATAM, Chile, Costa Rica, Uruguay y Argentina encabezan Índice de Progreso Social [consulta: 27 de agosto de 2017]. Disponible en: http://travel2latam.com/nota/6588/chile_costa_rica_uruguay_y_argentina_encabezan_indice_de_progreso_social/.

¹³ Constitución Política de la República de Costa-Rica decretada y sancionada en veintiséis de diciembre de 1859 [consulta: 11 de abril de 2018]. Disponible en: <http://www.sinabi.go.cr/ver/biblioteca%20digital/libros%20completos/costa%20rica%20constitucion/Constitucion%20Politica%20de%20la%20Republica%20de%20Costa%20Rica.pdf#.WtDnxtPwaLI>.

¹⁴ Constitución de la República de Costa Rica 1869 [consulta: 12 de abril de 2018]. Disponible en: http://memoriacentroamericana.ihnca.edu.ni/uploads/media/constitucion_Costa_Rica_1869.pdf.

El actual Código Penal Costarricense¹⁵ lo cataloga dentro de los delitos internacionales en sus artículos 258 a 260, sancionando de tres a quince años de prisión y encuadrando como lugar de comisión, además de ríos y mar, la plataforma continental cuando se ejecuten los actos de depredación o violencia; además, incluye como piratería la explotación no autorizada de peces: expresa que para tal fin la embarcación no debe pertenecer a la marina de guerra reconocida o con patente de corso extranjera. También incluye como medio comisivo el fraude contra el comandante, con el fin de apoderarse de la embarcación, de que la entregue a piratas con previo acuerdo, se oponga con medios violentos a la defensa del ataque pirata, equie una nave pirata o trafique con piratas desde tierra. También incluye una agravante cuando se perpetre homicidio, señalando como una mínima de diez años de prisión. Finaliza con una sanción de cinco a quince años de prisión con respecto a la piratería aérea, pero no sólo incluye el apoderamiento con medios violentos, sino también la afectación física de la nave, con una agravante idéntica a la piratería marítima cuando se produce muerte o lesiones, señalando como pena de quince a veinticinco años de prisión.

Esta legislación es la única que prevé una atenuante cuando, sin que se haya causado daño alguno, el autor se desista del apoderamiento, disminuyendo hasta tres años de prisión como pena mínima; y precisa su tipo penal, que se considera aeronave en vuelo cuando se han sellado todas las entradas, ello se entiende sin que necesariamente se encuentren encendidos los motores siquiera. En su Código de Comercio¹⁶ se previene, en los artículos 674, 701 y 824, lo relativo a los fletes, indemnización, salarios de rehenes y arribadas forzadas de forma idéntica a la legislación mercantil nicaragüense.

En su esquema constitucional, la República del Salvador no regula algo en las cartas magnas que ha tenido respecto al tema pirata, sólo en su codificación penal,¹⁷ en el artículo 368, lo clasifica y tipifica de forma casi

¹⁵ Código Penal de Costa Rica: Ley 4573 [consulta: 25 de agosto de 2017]. Disponible en: <http://biblioteca.cejamericas.org/handle/2015/4181>.

¹⁶ Normas Básicas de Derecho Público, Código de Comercio, Ley 3284.30 [consulta: 30 de agosto 2017]. Disponible en: <http://www.cesdepu.com/leyes/3284.30-Abr-1964.htm>.

¹⁷ Asamblea Legislativa República del Salvador, Centro de Documentación Legislativa, Código Penal [consulta: 12 de mayo de 2017]. Disponible en: <https://www.asamblea>.

idéntica en lo marítimo al Código Penal de Nicaragua; la única diferencia es que la pena es de cinco a quince años de prisión y agrega un cincuenta por ciento de la sanción si se causa homicidio al cometer el acto pirático. Respecto a la piratería aérea, de manera muy escueta señala lo extensivo en lo naval con las aeronaves, y agrega una sanción plus a los capitanes o comandantes piratas, de cinco a quince años de prisión. En su legislación civil¹⁸ menciona, en su artículo 622, que no se transfiere el dominio de los bienes hechos presas por piratas.

De los países centrales se distingue Belice, ya que es un caso muy particular y paradójico, puesto que tuvo una frecuencia muy alta con la presencia pirata, y aun así su regulación jurídica es lacónica, véase el caso del pirata escocés Wallace: “La fama de la opulencia del Nuevo Mundo, y el retorno de los galeones españoles cargados con las riquezas de México y el Perú, trajeron a las costas de América hordas de aventureros —para no aplicarles otro nombre más severo— de Inglaterra y Francia, de quienes Wallace, uno de los más célebres y osados, encontró refugio y seguridad, detrás de los cayos y arrecifes que protegen el puerto de Belize”.¹⁹ De igual forma, podemos referir que “piratas y colonos propiciaron que el territorio se convirtiera en colonia inglesa desde el siglo xvi hasta el 21 de septiembre de 1981”,²⁰ ya que las características de su territorio le favorecen a una defensa marítima. Aborda el tema en su Código Penal,²¹ en el artículo 36, inciso b; sólo se cita la palabra *piratería*, pero no describe la conducta, se menciona como causa para el uso de la legítima defensa. Si bien se ubica en Centroamérica, es el único que pertenece a la Commonwealth,

gob.sv/eparlamento/indice-legislativo/buscador-de-documentos-legislativos/codigo%20penal.

¹⁸ Corte Suprema de Justicia de El Salvador, Centro de Documentación Judicial, Código Civil [consulta: 12 de mayo de 2017]. Disponible en: <https://es.slideshare.net/josue00/codigo-civil-11884375>.

¹⁹ Stephens, L. John, *Incidentes de viaje en Centroamérica, Chiapas y Yucatán*, tomo I, Honduras, Secretaría de Cultura, Artes y Deportes, 2008, p. 7.

²⁰ Nájjar, Alberto, 5 cosas que no sabías de Belice, el país de Centroamérica que tiene como jefa de Estado a la reina Isabel II, *BBC Mundo* [consulta: 2 de octubre de 2017]. Disponible en: <http://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-41425768>.

²¹ Gobierno de Belice, Criminal Code, 2000 [consulta: 30 de enero de 2017]. Disponible en: http://www.ilo.org/dyn/natlex/natlex4.detail?p_lang=en&p_isn=68422&p_classification=01.04.

y al igual que todos aquellos países que se encuentran integrados en esta mancomunidad, remite gran parte de su legislación a la que se halle vigente en Reino Unido.

3. AMÉRICA DEL SUR

En esta zona cambia radicalmente el contexto legal entre una nación y otra, ya que, además de la situación geomorfológica, le incide la variedad de países europeos de los cuales se independizaron; por esta razón, esta región colonizada y conquistada por diversos países europeos impregnó su sistema legal, y a la fecha actual son visibles las reminiscencias en sus codificaciones, sobre todo en el orden penal. Por último, otro factor a considerar en la piratería de la zona fue la presencia de la empresa holandesa conocida como Compañía de las Indias Orientales, “cuya finalidad fundamental era desplazar a Portugal del comercio de las especias, por la ruta del Atlántico meridional y hacerle frente a las compañías pequeñas inglesas en el Báltico”,²² lo que tomó a Curazao, Surinam y Aruba como base de operaciones para el sur y el Caribe en América.

En Colombia destaca un antecedente constitucional constante en regulación sobre la piratería, pues desde su Constitución de 1863²³ prevé esta figura en su artículo 17, apartado 14, donde somete al Gobierno General en lo relativo a la legislación y procedimiento judicial del ilícito a estudio; después, en su Constitución de 1886,²⁴ en el artículo 29 (similar a lo que fue en su momento el artículo 22 de la Constitución Mexicana de 1919) establece un catálogo de delitos graves en los cuales incluye la piratería, que se castiga con pena de muerte, pero en su actual Constitución de 1991 ya no expresa nada al respecto, y sólo en su actual Código Penal

²² Polo Acuña, José, Contrabando y pacificación indígena en la frontera colombo-venezolana de la guajira (1750-1820), *Revista de Investigación Científica América Latina en la Historia Económica*, número 24, julio-diciembre 2005, pp. 86-131.

²³ Constitución Política de los Estados Unidos de Colombia, 1863 [consulta: 12 de septiembre de 2017]. Disponible en: <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/5/2212/12.pdf>.

²⁴ Constitución Política de los Estados Unidos de Colombia, 1886 [consulta: 8 de agosto de 2017]. Disponible en: <http://americo.usal.es/oir/legislatina/normasyreglamentos/constituciones/colombia1886.pdf>.

Colombiano,²⁵ en su artículo 173, regula, sin nombrarlo específicamente, una figura que puede asociarse a la piratería, ya que versa sobre el apoderamiento de naves marítimas y aéreas a través de medios violentos, pero sin que se haga referencia sobre alguna intención, como la económica o la política.

Venezuela es una nación que ha tenido nueve constituciones, pero en ninguna se ha plasmado lo relativo a la piratería, sólo en su Código Penal²⁶ hace referencia específica, bajo la tesitura del elemento de la depredación, a embarcaciones o lugares de la costa, mediante una embarcación ajena a la armada de dicho país o de cualquier otro sin patente de corso. Por las características políticas actuales, es de hacerse notar que también considera pirata a quien, a través de los medios comisivos ya citados, se declare en rebelión contra el gobierno; de la misma manera, contempla como tal cuando en actitud hostil se realice una invasión a otro país o provean por cualquier medio buques para guerrear contra una nación con quien haya paz con este país, agravándose las sanciones en el caso de que se exponga a Venezuela a una guerra.

El tinte político se ve en realce por la misma circunstancia de fractura que ha tenido Venezuela, concretamente con su vecino del oeste por su guerrilla; pues bien, podemos “afirmar que Colombia concibe el terrorismo como una pesadilla ocasionada por grupos como la FARC y que esa pesadilla debe ser eliminada por cualquier medio, llámese secuestro de terroristas en suelo extranjero o soborno de autoridades de otras naciones, pues la lucha contra el terrorismo es más importante que el respeto a la soberanía de cualquier Estado”,²⁷ y esta actitud gubernamental no es compartida por el Estado venezolano.

²⁵ Ley 599 de 2000 [consulta: 23 de julio de 2017]. Disponible en: http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0599_2000.html.

²⁶ Asamblea Legislativa. República de El Salvador [consulta: 4 de septiembre de 2017]. Disponible en: <https://www.asamblea.gob.sv/eparlamento/indice-legislativo/buscador-de-documentos-legislativos/codigo%20penal>.

²⁷ Mosquera, Alexander, La confrontación Colombia-Venezuela desde la perspectiva del análisis del discurso, *Laboratorio de Investigaciones Semióticas y Antropológicas*, volumen 22, número 50, agosto 2006, pp. 78-100.

Ecuador, sólo en su Código Penal,²⁸ en el capítulo IX plasma, de los artículos 423 a 427, lo relativo a este delito; destaca que este ilícito se puede realizar tanto en altamar como en los ríos. Esta última consideración quizá se debe a que, en proporción al metro cuadrado, es el país con más ríos en el mundo, y lo sanciona de doce a dieciséis años de prisión. También hace extensiva la descripción delictiva a aquellos que naveguen con más de una patente de corso o sin matrícula u otro documento que les legitime; señala que se les considerarán como piratas aunque no realicen ataque alguno, por lo que puede tenerse como el único país de este subcontinente con un equiparable para el delito a estudio. Sanciona, en este caso, de cuatro a ocho años de prisión, aunque lo anterior resulta en una antinomia, ya que posteriormente se señala que todos los corsarios serán considerados como piratas, por lo que resulta ocioso el hecho de que una embarcación corsaria demuestre su patente con exclusividad a una nación. Asimismo, castiga con doce a dieciséis años de prisión a quien trafique el flete de una embarcación con piratas, ya sea en mar o tierra. Por último, en el artículo 6 de su Código de Policía Marítima²⁹ establece la previsión de que el capitán de puerto debe impedir la piratería que perciba en su vigilancia, aunque no precise cómo.

Argentina, en el artículo 198 de su Código Penal,³⁰ castiga de tres a quince años a quien, ya sea en el mar o en el río, ejecute actos de depredación contra una nave marítima o aérea, o a su tripulación, previendo como causa de justificación la patente de corso. Se distingue este país al equiparar como pirata no sólo al que recurre a los medios violentos, sino también al que emplee el engaño para usurpar la autoridad de la nave, si es que tiene la intención de controlarla, de disponer de sus cosas o de la tripulación; también sanciona cuando se entrega la nave, su cargamento, tripulación o pasaje a piratas, pero exige unidad de propósito delictivo, ya que debe haber acuerdo previo para tal fin. En este sentido, equipara a la

²⁸ *Código Orgánico Integral Penal*, Quito, Ecuador, Ministerio de Justicia, Derechos Humanos y Cultos, Subsecretaría de Desarrollo Normativo, 2014 [consulta: 16 de abril de 2017]. Disponible en: <https://www.oas.org/juridico/mla/sp/ecu>.

²⁹ Código de Policía Marítima [consulta: 20 de abril de 2017]. Disponible en: <http://extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/ecu165922.pdf>.

³⁰ Ley 11.179, *Código Penal de la Nación Argentina* [consulta: 20 de mayo de 2017]. Disponible en: https://www.oas.org/juridico/mla/sp/nic/sp_nic-int-text-cp.html.

persona que a través de medios violentos se oponga al comandante de la nave a que se repela la agresión contra piratas.

Otra figura inusual es una forma de eliminar la tentativa de este delito, al sancionar a quien equie una nave con la sola intención de ejercer la piratería. De igual forma, castiga a los que trafiquen en tierra con piratas o les auxilie, siendo al caso con cualquier tipo de aprovisionamiento. En su último cardinal del capitulado, agrava de diez a veinticinco años de prisión en el caso de que, al cometerse cualquiera de las conductas antes mencionadas, se cause la muerte a persona alguna. También tiene una consideración legal en el artículo 412 de la Ley Número 20094/1973,³¹ la cual es relativa a la navegación, donde obliga al asegurador a pagar los daños y perjuicios generados entre otras cosas por las afectaciones que causen los piratas a una embarcación.

Por cuanto hace a Guyana, posee una ley específica denominada Acta de Secuestro y Piratería;³² si bien pareciera que se refiere a dos delitos diversos, en realidad alude en conjunto al robo que se materializa capturando naves. Cabe decir que es el único país que establece un glosario al respecto; en este sentido, describe la conducta como aquel acto de violencia o detención ilegal, así como cualquier depredación cometida por persona alguna que se halle a bordo, incluida la propia tripulación, ya sea que lo cometa en ríos, aguas internas o en el mar territorial, contra una nave, las personas que se hallen en ella o su cargamento; de igual forma, alude un equiparable a quien incite a realizar estas actividades. Respecto a sus sanciones, podemos referir que son bastante severas, puesto que aplica cadena perpetua y una multa de un millón de dólares a quien se apodere de una embarcación, y se agrava a pena de muerte si se comete homicidio a bordo de la embarcación, previendo en este documento el aspecto procesal para el delito a estudio.

Hay países cuya regulación al respecto es muy escueta o casi nula, como Chile, ya que en sus constituciones no se hace mención alguna de

³¹ Ley 20.094, *Ley de Navegación* [consulta: 10 de abril de 2018]. Disponible en: <http://www.saij.gob.ar/20094-nacional-ley-navegacion-Ins0000773-1973-01-15/123456789-0abc-defg-g37-70000scanyel>.

³² Hijacking and piracy, *Laws of Guyana* [consulta: 24 de octubre de 2017]. Disponible en: <http://mola.gov.gy/information/laws-of-guyana?limit=20&limitstart=60>.

la piratería, sólo lo hace en su Código Penal,³³ en el artículo 434, pero únicamente señala una sanción que puede ser hasta presidio perpetuo, sin que haga mayor descripción. Por otra parte, en el artículo 6 del Código Orgánico de Tribunales³⁴ se señala la competencia a la jurisdicción chilena para este delito. Respecto a Perú,³⁵ debe decirse que no tiene nada regulado ni mencionado, ello puede deberse a que su salida al mar es en el pacífico y no fue una zona que se caracterizó por ataques piratas; sólo existe la Ley número 28289 de la Lucha contra la Piratería, pero es referente al plagio intelectual y es ajena a esta investigación.

Uruguay, pese a haber sido un país que tuvo mucha actividad judicial respecto a la piratería alrededor del siglo XIX, no hizo mención alguna en sus Constituciones, desde la de 1830 hasta la actual de 1997, ni siquiera en su Código Penal;³⁶ posiblemente ello se debió a que fue de los pocos países del continente que constituyó un tribunal de presas y otorgó patentes de corso que afectaron fuertemente a otras naciones en beneficio de Uruguay, es decir, no le resultaba conveniente sancionar a la piratería. Como dato destacado, se “dio la primera patente de corso registrada en los archivos de esa plaza a Carlos Camusso como armador y a Mordeille como capitán, y le entregó a ese efecto la fragata San Fernando, a la cual Mordeille nombró El Dromedario”;³⁷ fue presentada en 1805 al Tribunal de Presas de Montevideo, y posteriormente en esa misma Corte se dio la adjudicación de las fragatas inglesas Two Sisters, Hind, Sara, Elizabeth y Nelly, capturadas en las costas de África. Actualmente sólo hay dos referencias legislativas en este país que mencionan someramente la piratería:

³³ Código Penal de la República de Chile [consulta: 21 de mayo de 2017]. Disponible en: <http://www.servicioweb.cl/juridico/Codigo%20Penal%20de%20Chile%20libro2.htm>.

³⁴ Ley 7421, *Código Orgánico de Tribunales* [consulta: 20 de octubre de 2017]. Disponible en: <https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=25563>.

³⁵ Ley 28289 [consulta: 22 de enero de 2017]. Disponible en: http://www4.congreso.gob.pe/congresista/2001/edelapuente/leyes/ley_28289.htm.

³⁶ Código Penal Número 9155, Normativa y Avisos Legales del Uruguay [consulta: 23 de septiembre de 2017]. Disponible en: <https://www.impo.com.uy/bases/codigo-penal/9155-1933>.

³⁷ LA GAZETTE. Des Français de l'Amérique Latine et des Caraïbes, [Consulta: 02 de septiembre de 2017] Disponible en: http://grupolagazette.com/all/index.php?option=com_content&view=article&id=514:francois-hippolyte-mordeille&catid=9&Itemid=109.

la Ley Número 16.387 de Buques Mercantes,³⁸ en su artículo 13, y la Ley Número 10.945 de la Marina Mercante; ambas refieren exactamente lo mismo respecto a la cancelación del abanderamiento de una embarcación cuando realice actos de piratería.

En Brasil existe nula presencia legislativa en sus Constituciones³⁹ y en sus leyes secundarias, sólo en su Código Penal⁴⁰ podría tomarse como referencia lo que cita en el capítulo II, sobre los crímenes contra la seguridad de los medios de comunicación, transporte y otros servicios. En su artículo 261 refiere cuando se pone en peligro una nave marítima o aérea, y le impone una sanción de dos a cinco años, agravándose la sanción de cuatro a doce si resulta en destrucción. Este apartado es lo más cercano al ilícito a estudio, aunque no hace mención de algún fin económico o por medio de la depredación, y cita en su último apartado que se aplicará una multa cuando busca obtener beneficios financieros, pero esto alude primordialmente a cuestiones de estafa o ventaja por competencia desleal. El único cuerpo normativo del cual se tiene referencia histórica en Brasil es la Ley Euzebio De Queiroz,⁴¹ la cual surgió en el segundo reinado y fue aprobada el 4 de septiembre de 1850 con fines abolicionistas, pues consideraba piratas a los traficantes de esclavos.

Aruba, Curazao, San Martín, Surinam “y tres entidades públicas asociadas a los Países Bajos: Bonaire, San Eustaquio y Saba, estas islas están en términos de legislación y funcionamiento práctico, al igual que los municipios holandeses,⁴² por lo que su legislación es remitida al que fuere su país colonizador. Sin embargo, sobresalen Curazao y Surinam; el pri-

³⁸ Poder Legislativo. República Oriental del Uruguay, [Consulta: 12 de septiembre de 2017] Disponible en: <https://legislativo.parlamento.gub.uy/temporales/leytemp4997466.htm>.

³⁹ Baleeiro, Aliomar, *Constituições Brasileiras, volume II*, 3ª ed., Brasil, Senado Federal, Secretaria Especial de Editoração e Publicações, Subsecretaria de Edições Técnicas, 2012[1891], p. 80.

⁴⁰ Código Penal Brasil [consulta: 23 de octubre de 2017]. Disponible en: <https://biblioteca.cejamerica.org/handle/2015/4177>.

⁴¹ COORDENAÇÃO-GENERAL DE GESTÃO DE DOCUMENTOS. Memória de administração Pública Brasileira, Lei Euzebio de Queiroz, [Consulta: 12 de junio de 2017] Disponible en: <http://linux.an.gov.br/mapa/?p=8210>.

⁴² Jansen, Oswald, *Update: Researching Dutch Law* [consulta: 3 de octubre de 2017]. Disponible en: <http://www.nyulawglobal.org/globalex/Netherlands1.html>.

mero “se convirtió en un centro importante para el comercio clandestino de Holanda en el Caribe, sobre todo después del fracaso de la compañía de las Indias Occidentales en Brasil”;⁴³ el segundo es de especial mención, pues Surinam, aun cuando es de los países que cuentan con menor superficie, es el que tiene la mayor regulación respecto a la piratería en su Código Penal.⁴⁴ Así pues, vemos en el capítulo de delitos marinos, que del artículo 444 al 479 se establece una sanción con hasta doce años de prisión al comandante de un barco del cual se tenga la intención de salir al mar para violentar otras naves, bienes o a quienes las aborden, sin que cuenten con la patente de corso respectiva. La pena se atenúa con una pena de prisión de hasta nueve años para los miembros de la tripulación mientras tengan conocimiento de las intenciones del comandante de la nave pirata.

Hace también una referencia respecto a la piratería aérea, y menciona que se entenderá todo lo relativo al mar abierto extendido al espacio aéreo que esté por encima; si bien aparentemente aplicaría un tecnicismo en el supuesto de realizar actos predatorios en una aeronave que aún no haya despegado o que se encuentre sobrevolando tierra, debe resaltar-se que la legislación de este país prevé que se deben hacer las analogías en la praxis bajo el principio *mutatis mutandis*, es decir, en atención a lo legislado y en relación con los ataques a las aeronaves, se debe cambiar lo necesario para que haya una aplicación jurídica al respecto. Esta legislación agrava la sanción con prisión que no será superior a quince años de prisión para aquellos piratas que perpetren homicidio, así como al capitán aun cuando no haya participado directamente. En términos de co-participación, sanciona con prisión que no excederá de doce años a quien provea de suministros a una nave pirata; en el mismo sentido, sanciona hasta con ocho años de prisión a quien, sin ser miembro de la tripulación de una nave pirata, trabaje directa o indirectamente por cualquier medio para los piratas, en el entendido de que debe haber conocimiento previo de las intenciones delictivas.

⁴³ Acuña, José Polo, Contrabando y pacificación indígena en la frontera colombo-venezolana de la Guajira (1750-1820), *Revista América Latina en la Historia Económica*, número 24, 2005, pp. 96-131.

⁴⁴ Wetboek van Strafrecht voor Suriname (G.B. 1911 no. 1) [consulta: 6 de febrero de 2017]. Disponible en: http://www.ilo.org/dyn/natlex/natlex4.detail?p_lang=en&p_isn=102212&p_classification=01.04.

En relación con los ataques piratas perpetrados a las aeronaves, exige plurisubjetividad de dos o más activos, y no exige necesariamente resultado material, ya que sanciona cuando se perpetre el ataque con la intención de robar o privar de la libertad a los pasajeros, incrementado la punición en caso de que haya muerte. También se castiga cuando se agrede a una persona, y esto genera riesgo a la aeronave, agravándose la sanción en caso de que muera el agredido. Este apartado resulta más acorde al terrorismo, ya que excluye de la consideración al colectivo y el patrimonio. Se sostiene lo anterior ya que también sanciona hasta con cuatro años de prisión a quien transmita información errónea intencionalmente y esto cause un riesgo, sin que se haga mención de beneficio económico alguno, siendo aplicable, por ejemplo, a los miembros de la torre de control, e incluso al autor de una llamada de peligro falsa. Contempla también como pirata a quien, siendo ciudadano de este país, acepte una patente de corso sin contar con la autorización del gobierno surinamés, tanto al comandante como a los miembros de su tripulación. Este punto tiene la agravante para los tripulantes de que, una vez sabida la falta de concesión de la patente corso, permanezcan en la embarcación.

Hay otras figuras que están enmarcadas como piratería, pero no demandan actos predatorios o fines necesariamente económicos: con la rapiña, el amotinamiento o la asonada, el contrabando, la desertión y la insubordinación; de estos, la característica es que sea sobre embarcaciones pero sin que necesariamente se violenten o busquen dilapidación económica en su actuar. Incluso hay apartados en los que se agregan sanciones pero del orden estrictamente de la navegación, como el sancionar al capitán que abandone su embarcación, que realice un acto traslativo de dominio de la nave o la carga sin ser el propietario, llegando al extremo de sancionar en este apartado al que sin derecho haga ondear la bandera de Surinam en una embarcación que no pertenezca a esta nación.

Por último, Paraguay y Bolivia son países que tampoco regularon algo en su legislación, posiblemente por no tener litoral, pero tampoco normaron algo respecto a los ataques a las aeronaves.

4. CONCLUSIONES

Los países centroamericanos no regulan el tema en su Carta Magna pero sí en sus códigos penales de forma nominal, y son los únicos patrones legislativos presentes, porque incluso en sus premisas son dispares algunas, sobre todo en la principal, que es la depredación. Situación similar se presenta con las patentes de corso, que son la causa de justificación consistente en el ejercicio de un derecho, que es propia y exclusiva del delito de piratería, porque la figura de los corsarios no está delimitada en todas las codificaciones penales. Podría decirse que las figuras comunes de la piratería, en materia penal y mercantil, se producen por el movimiento insurgente que transitaron simultáneamente en 1821 casi en su totalidad, a excepción de Belice, puesto que este país estuvo bajo dominio británico, y en su legislación se aprecia una discrepancia muy considerable.

Al tenor de lo anterior, en Sudamérica se visualizó que los países independizados de España lo hicieron todos en 1810, y son los que comparten figuras similares en el área penal. En esta zona hay países que se insurreccionaron de los imperios portugués, holandés y del británico, lo que hace reflejar una divergencia en sus codificaciones. También véase que, a excepción de Colombia, ningún país contempla la figura constitucionalmente, y solo algunas la consideran penalmente, excepto Colombia curiosamente. La piratería es una actividad que no se tipifica mayoritariamente, resultado de las disparidades sociales principalmente y, en menor medida, por la ubicación geográfica de cada una. También cabe concluir que en ambos subcontinentes los países con mayor influencia estadounidense (Colombia y Costa Rica) fueron los únicos emancipados de España en imponer la pena de muerte a los piratas.

5. REFERENCIAS

Constitución Política de la República de Colombia, 1886 [consulta: 8 de agosto de 2017]. Disponible en: <http://americo.usal.es/oir/legislatina/normasyreglamentos/constituciones/colombia1886.pdf>.

Asamblea Legislativa de El Salvador. Centro de documentación legislativa. Código Penal [Consulta: 12 de mayo 2017] Disponible en: ht-

- [tps://www.asamblea.gob.sv/eparlamento/indice-legislativo/busca-dor-de-documentos-legislativos/codigo%20penal](https://www.asamblea.gob.sv/eparlamento/indice-legislativo/busca-dor-de-documentos-legislativos/codigo%20penal).
- Baleeiro, Aliomar, *Constituições Brasileiras, volume II*, 3ª ed., Brasil, Senado Federal, Secretaria Especial de Editoração e Publicações, Subsecretaria de Edições Técnicas, 2012[1891].
- BBC Mundo. Noticias. 5 Cosas Que No Sabías de Belice [Consulta: 02 de octubre de 2017] Disponible en: <http://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-41425768>.
- Cámara Marítima de Panamá. Regulaciones. Leyes. [Consulta: 04 de mayo de 2017] Disponible en: http://www.camaramaritima.org.pa/?page_id=2263.
- Código Penal Brasil [consulta: 23 de octubre de 2017]. Disponible en: <https://biblioteca.cejamericas.org/handle/2015/4177>.
- Código Penal de Costa Rica: Ley 4573 [consulta: 25 de agosto de 2017]. Disponible en: <http://biblioteca.cejamericas.org/handle/2015/4181>.
- Coordenação-General de Gestão de Documentos. Memória de administração Pública Brasileria. Lei Euzebio de Queiroz, [Consulta: 12 de junio de 2017] Disponible en: <http://linux.an.gov.br/mapa/?p=8210>
- Tribunal Superior de Cuentas, Ley Orgánica de la Marina Mercante, Decreto Número 167-94 [consulta: 4 de febrero de 2017]. Disponible en: <http://www.tsc.gov.hk/biblioteca/index.php/leyes/19-ley-orgánica-de-la-marina-mercante>.
- Travel2 LATAM, Chile, Costa Rica, Uruguay y Argentina encabezan Índice de Progreso Social [consulta: 27 de agosto de 2017]. Disponible en: http://travel2latam.com/nota/6588/chile_costa_rica_uruguay_y_argentina_encabezan_indice_de_progreso_social/.
- Ley 28289 [consulta: 22 de enero de 2017]. Disponible en: http://www4.congreso.gob.pe/congresista/2001/edelapunte/leyes/ley_28289.htm.
- Ley N° 57-Ley General de Marina Mercante [consulta: 4 de mayo de 2017]. Disponible en: <https://www.ecolex.org/details/legislation/ley-no-57-ley-general-de-marina-mercante-lex-faoc086619/>.
- Gutiérrez, Saxe Miguel, Avances y desafíos de la democracia en Costa Rica, *Revista Derecho Electoral*, número 19, enero-junio 2015.
- HAUSER GLOBAL LAW SCHOOL PROGRAM. Global Lex. Researching Dutch Law. [Consulta: 03 de octubre de 2017] Disponible en: <http://www.nyulawglobal.org/globalex/Netherlands1.html>

- Código Penal Número 9155, Normativa y Avisos Legales del Uruguay [consulta: 23 de septiembre de 2017]. Disponible en: <https://www.impo.com.uy/bases/codigo-penal/9155-1933>.
- Corte Suprema de Justicia de El Salvador, Centro de Documentación Judicial, Código Civil [consulta: 12 de mayo de 2017]. Disponible en: <https://es.slideshare.net/josue00/codigo-civil-11884375>.
- Gobierno de Belice, Criminal Code, 2000 [consulta: 30 de enero de 2017]. Disponible en: http://www.ilo.org/dyn/natlex/natlex4.detail?p_lang=en&p_isn=68422&p_classification=01.04.
- Wetboek van Strafrecht voor Suriname (G.B. 1911 no. 1) [consulta: 6 de febrero de 2017]. Disponible en: http://www.ilo.org/dyn/natlex/natlex4.detail?p_lang=en&p_isn=102212&p_classification=01.04.
- LA GAZETTE. Des Français de l'Amérique Latine et des Caraïbes, [Consulta: 02 de septiembre de 2017] Disponible en: http://grupolagazette.com/al/index.php?option=com_content&view=article&id=514:francois-hippolyte-mordeille&catid=9&Itemid=109.
- Mosquera, Alexander, La confrontación Colombia-Venezuela desde la perspectiva del análisis del discurso, *Laboratorio de Investigaciones Semióticas y Antropológicas*, volumen 22, número 50, agosto 2006, pp. 78-100.
- Muñoz, Guillén Mercedes, Democracia y Guerra Fría en Costa Rica, *Diálogos. Revista Electrónica de Historia*, volumen 9, número 2, agosto 2008-febrero 2009, p. 167.
- Normas Básicas de Derecho Público, Código de Comercio, Ley 3284.30 [consulta: 30 de agosto 2017]. Disponible en: <http://www.cesdepu.com/leyes/3284.30-Abr-1964.htm>.
- Normas Jurídicas de Nicaragua, *Código de Comercio de Nicaragua* [consulta: 26 de abril de 2017]. Disponible en: [http://legislacion.asamblea.gob.ni/Normaweb.nsf/%28\\$All%29/D0B698C7B047DB-6306257863007BB996?OpenDocument](http://legislacion.asamblea.gob.ni/Normaweb.nsf/%28$All%29/D0B698C7B047DB-6306257863007BB996?OpenDocument).
- Ley 11.179, *Código Penal de la Nación Argentina* [consulta: 20 de mayo de 2017]. Disponible en: https://www.oas.org/juridico/mla/sp/nic/sp_nic-int-text-cp.html.
- Poder Judicial, *Códigos* [consulta: 4 de febrero de 2017]. Disponible en: <http://www.poderjudicial.gob.hn/CEDIJ/Leyes/Paginas/Codigos.aspx..>
- Polo Acuña, José, Contrabando y pacificación indígena en la frontera colombo-venezolana de la guajira (1750-1820), *Revista de Investiga-*

- ción Científica América Latina en la Historia Económica*, número 24, julio-diciembre 2005, pp. 86-131.
- Red Hemisférica de Intercambio de Información para la Asistencia Mutua en Materia Penal de Extradición, Código Penal de la República de Nicaragua [consulta: 23 de abril de 2017]. Disponible en: <http://web.oas.org/mla/es/paginas/countries.aspx?ISO=NIC>.
- Rojas, Fonseca Carolina, Injerencia de Estados Unidos en Latinoamérica, *Revista Acta Académica*, número 53, 2013, p. 237.
- Ley 599 de 2000 [consulta: 23 de julio de 2017]. Disponible en: http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0599_2000.html.
- Código Penal de la República de Chile [consulta: 21 de mayo de 2017]. Disponible en: <http://www.servicioweb.cl/juridico/Codigo%20Penal%20de%20Chile%20libro2.htm>.
- Stephens, L. John, *Incidentes de viaje en Centroamérica, Chiapas y Yucatán*, tomo I, Honduras, Secretaría de Cultura, Artes y Deportes, 2008, p. 7.
- United Nations. Departamentos, [consulta: 16 de marzo de 2017] Disponible en: www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/.../GTM_codigo_penal.
- United Nations Public Administration Network. Documents. Panama, [Consulta 12 de marzo de 2018] Disponible en: <http://unpan1.un.org/intradoc/groups/public/documents/icap/unpan030696.pdf>.
- Constitución Política de los Estados Unidos de Colombia, 1863 [consulta: 12 de septiembre de 2017]. Disponible en: <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/5/2212/12.pdf>.
- Agencia EFE, Panamá debe estudiar vía por Darién que permita globalización, dicen expertos, *W Radio*, 28 de julio de 2015 [consulta: 3 de octubre de 2017]. Disponible en: <http://www.wradio.com.co/noticias/internacional/panama-debe-estudiar-via-por-darién-que-permita-globalización-dicen-expertos/20150728/nota/2871712.aspx>.
- Congreso de la República de Guatemala, Decreto del Congreso Número 2-70 [consulta: 12 de julio de 2017]. Disponible en: <http://www.wipo.int/edocs/lexdocs/laws/es/gt/gt010es>.