

PIRATAS MEXICANOS DE ALTAMAR*

MEXICAN PIRATES OF THE HIGH SEA

Rafael Lara Martínez**

* Artículo de investigación postulado el 20/07/2020 y aceptado para publicación el 20/02/2023

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

RESUMEN

El presente artículo se ocupará de estudiar los recientes ataques de piratas marítimos mexicanos, a fin responder la interrogante como pregunta de investigación, si nos encontramos en una nueva era de piratería marítima moderna en México; para profundizar en el tema se abordará la historia cómo surgieron los primeros bandoleros del mar oriundos de esta nación; para ello se atenderá la referencia histórica de los ataques piráticos en México partiendo desde la época prehispánica; posteriormente se explayará el análisis al contexto actual, con referencia en los reportes noticiosos nacionales y extranjeros, así como los reportes de organizaciones internacionales. Es importante aclarar y manifestar que la hipótesis consiste en exponer el modus operandi que se utiliza, con la finalidad de tener un entendimiento de la mecánica delictiva y de postular una prevención específica a este ilícito; se continuará con la exposición y disertación de las leyes que tienen aplicabilidad en México, iniciando con las de rubro internacional para continuar con las pertinentes a su Derecho interno, a fin de establecer cómo los ataques a cargueros marítimos y a las plataformas petroleras se encuadra en la legislación mexicana, resaltando los vacíos legales correspondientes, citando y analizando las legislaciones de los países que sí norman el ataque sobre estaciones marinas; finalizando con las respectivas conclusiones que buscarán establecer puntos propositivos para optimizar el cuadro legal vigente que aplica a lo que atañe a la piratería de altamar.

PALABRAS CLAVES

México, pirata, buque, plataforma.

ABSTRACT

This article (paper) will analyze the recent attacks of Mexican maritime pirates, in order to answer the question. Is there maritime piracy in Mexico? This research will investigate thoroughly into the subject. It will address the historical background of how the first Mexican sea bandits emerge. The historical reference of pirate attacks in Mexico will be addressed, from pre-Hispanic era and how it expanded into current days. National and foreign news reports will be part of the references used, as well as the reports from international organizations that deal with maritime piracy. It is essential to state that, the hypothesis consists of exposing the modus operandi, in order to have an understanding of the criminal mechanics and to postulate a specific prevention and punishment for this crime. The exposition and dissertation will also look into the current laws that are applicable in Mexico. The international perspective in relation to pertinent local law will be determined. To foresee, how the attacks to maritime cargo ships and oil platforms are considered under Mexican legislation? This will bring light on the corresponding legal gaps, citing and analyzing other legislations that do regulate the attack on marine stations. The conclusion will seek to establish proposals to optimize the current legal framework that is applicable not only to piracy on the high seas and but also in Mexican waters.

KEYWORDS

Mexico, pirate, ship, platform.

SUMARIO

- Introducción
- Antecedentes de la piratería en México
- Ataques piráticos en el México contemporáneo
- Regulación jurídica
- Conclusiones
- Referencias

Introducción

El concepto de la figura del pirata se atenderá en su raíz etimológica, “proviene de peiraton, que en latín clásico es la transliteración de la voz griega peiratés que en castellano significa aquel que ataca, emprende, prueba o intenta”¹; en el presente debemos entenderle como “bandido o ladrón de los mares”², alejándonos de la idea errónea del que trafica con material apócrifo. Es en sí un saqueador de navíos con fines lucrativos, si fueran sus fines políticos podría ser un terrorista, o si fuera el comercio de personas capturadas serían secuestradores o tratantes de personas; debe entonces usarse la clásica referencia de las ideas tradicionales. Como fenómeno está presente “desde el momento en que los océanos se convirtieron en rutas comerciales en lugares como Egipto, Grecia y Roma; es decir, cientos de años antes del nacimiento de Cristo”³. En la mitología se habla del pirata Simón, de origen griego, que captura sin saberlo al dios Dioniso, quien lo transforma, junto con toda su tripulación, en delfín por su ultraje a dicha deidad. En términos históricos puede citarse como el primer pirata conocido a Polícrates (570-522 antes de Cristo), tirano de Samos, quien con múltiples navíos conformó “a lo largo de quince años, la poderosa flota pirata de Samos sembró el terror en las costas del Peloponeso y las aguas del Egeo y el Mediterráneo oriental, sin que ni griegos ni persas se atrevieran a enfrentarla”⁴. Incluso hay referencias de cuan atroz fue este fenómeno, pues desde el siglo I antes de Cristo, Marco Tulio Cicerón, les finca la denominación de “sed communis hostis omnium”⁵, es decir, que 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”⁶.

Pero la noción generalizada que se tiene en el colectivo toma su base en la segunda década del siglo XVIII, denominada como la época dorada de la piratería; si bien “el estudio de la piratería tiene una tradición tan larga que es difícil determinar a qué punto los informes contemporáneos de la actividad pirata dieron cuenta de la historia de los piratas”⁷, es la legislación de la época comprendida en el siglo XVII al XX, la que plantea las actuales bases jurídicas. La piratería debe de visibilizarse entonces como un evento fenomenológico, que se manifiesta de distintas maneras dependiendo el lugar y la época. Se decía que la idea en

1 REAL ACADEMIA ESPAÑOLA, *Diccionario de la lengua española (voz "Pirata")*. 21ª ed. Madrid, Espasa-Calpe, 1992, pp. 1610.

2 ESTRADA, Rafael, *Diccionario Pirata*, España, Publicación independiente, 2011.

3 Maldonado, María Paula, “Rec”, *Revista de los Estudiantes de Artes y Humanidades de la Universidad de los Andes*, Colombia, Número 3, noviembre 2009, pp 13.

4 Frers, Ernesto, *Más allá del legado pirata*, España, Edicions Robinbook, 2008, p.28. ISBN: 9788479279639.

5 MILLER, Walter, *Cicero de Officiis*. The Loeb Classical Library, Toronto, Canadá, 1928. pp. 384.

6 SMIDT, H. J., y WILLINK, Tjeenk, *Geschiedenis Van Het Wetboek Van Strafrecht*, Haarlem, Países Bajos, 2 ed. 1891, pp. 147. Disponible en: http://dod.eldoc.ub.rug.nl/FILES/root/1891/h.j.smidt/1e_helft.pdf

7 FOX, Edward Theophilus, “Piratical Schemes and Contracts”, Tesis (Grado de Doctor en Filosofía en Historia Marítima) Reino Unido: Universidad de Exeter, 2013, pp.12.

el consciente colectivo se basa en los bucaneros de la época de oro de la piratería en el siglo XVII (1620-1795), que focalizaron sus ataques en el mar Atlántico y el Caribe, siendo de procedencia británica, española, neerlandesa, francesa y portuguesa mayoritariamente; pero también debe estudiarse la actividad pirática bajo un prisma jurídico, para comprender la forma en que las naciones buscaron sancionar y combatirle como delito.

Antecedentes de la piratería marítima en México

En el México prehispánico no se tiene data de que existiesen piratas de altamar, debido a que no era un pueblo marítimo. Las embarcaciones como tal quizá solo llegaron al tamaño máximo de una balsa actual; “al definir qué es la navegación prehispánica, se podría decir que sólo era una actividad de transporte o de traslado”⁸, por ende, no se les daba un uso bélico. Sumado a la distancia que hay entre las naciones europeas asiáticas, esto implica un nulo índice referencial. Cuando México fue conquistado por España, la política expansionista hizo también extensiva la actividad pirática, ello condujo a que se desatarán diversos ataques piratas en nuestro país por parte de extranjeros; “las primeras menciones sobre los piratas provienen de 1559, cuando los corsarios franceses luteranos desembarcaron en la villa de Campeche sorprendiendo por completo a su población. Además de saquear el puerto, secuestraron a algunos vecinos importantes para recibir el rescate”⁹; refiriendo personajes en concreto, véase a Gerrit Gerritszoon también conocido como Roca Brasileño, con una extensa carrera como pirata en quien destacaba la crueldad. La referencia de su primer ataque a suelo mexicano fue en 1663, cuando abordó como un marinero bajo el mando del comodoro Christopher Myngs quien navegó al Golfo de México para asaltar Campeche; sin embargo, se separó del cuerpo principal durante el recorrido y se perdió su exitosa sorpresa y el saqueo de ese puerto. Regresó en la primavera de 1669 a bordo de “la fragata Mayflower de Joseph Bradley en el Golfo de México, a una campaña contra los españoles en las inmediaciones de Laguna de Términos... y por dos o tres semanas este trío de naves se estacionó en el puerto de Campeche”¹⁰, donde realizaron múltiples saqueos.

Fue famoso un pirata de nombre Jean David Nau, quien se hizo llamar François l’Olonnais, o el Olonés, quien era particularmente sanguinario por comerse el corazón de algunos de sus cautivos, “zozobró en Campeche, siendo apresados sus hombres y muertos, aunque él logró escapar dirigiéndose a la Isla de Tortuga”¹¹, y afortunadamente hasta ahí llegaron sus expediciones a México. Laurens de Graff, quien además de atacar a Inglaterra¹², también arremetió contra varios lugares de México, como lo fue en Veracruz en 1683 causando la muerte a más de cuatrocientas personas, destruyendo la ciudad Tabasqueña de San Juan Bautista, Xalpa y Cunduacán en 1680 y 1688. Otro pirata famoso lo fue Jean Lafitte (1780-1826) el

8 Gobierno de México. Cultura. [Consulta: 01 de mayo de 2020] Disponible en: <https://www.inah.gob.mx/boletines/5635-analizan-la-practica-de-la-navegacion-prehispanica>

9 REICHERT, Rafal. *El golfo de Honduras: estrategias geopolíticas y militares de una frontera imperial, siglos XVI-XVIII*. Tzintzun. Rev. estud. Históricas [online]. 2017, n.65 [citado 2020-05-01], pp.9-40. Disponible en: <http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1870-719X2017000100009&lng=es&nrm=iso>. ISSN 2007-963X.

10 Marley, F. David, *Pirates of America*, volume 1: 1650-1681, Abc-Clio, Estados Unidos, 2010, p. 148. ISBN: 978-1-59884-201-2.

11 Piña, Chan Román, *Campeche durante el periodo colonial*, 4ª ed., LXIII Legislatura de la H. Cámara de Diputados, México, 2017, p. 54. [Consulta 01 de mayo de 2020] Disponible en: http://biblioteca.diputados.gob.mx/janium/bv/lxiii/camdu_per_col.pdf

12 HARING, Clarence Henry, *The Buccaneers in the West Indies in the XVII Century*, E.P. Dutton and Company, 1910, Estados Unidos, p. 246. [Consulta: 17 de abril de 2018] Disponible en: <https://archive.org/details/cu31924021197458>

“*Terror del Golfo*”, fue un pirata francés, mercenario, traficante de esclavos y contrabandista que tuvo “una posición en la independencia de México y con los españoles, este doble juego le permitió continuar con su negocio,”¹³ propuso atacar a invasores procedentes de Galveston quienes pretendían invadir Texas cuando pertenecía a México, y lo hizo en una segunda ocasión cuando planteó a “las autoridades realistas españolas sus servicios para proyectar una fuerza combinada realista que volviera a desalojar a todos estos intrusos de Galveston”¹⁴; pero también se sabía que actuaba con la anuencia “de los Estados Unidos y que tenía su cuartel general en la isla de Barataria, en la Bahía de Nueva Orleans y que éste recibió siete banderas mexicanas para que destacase algunas de sus naves para operar en aguas mexicanas”¹⁵. También se tiene nota de Louis Michel Aury (1788-1821) “quien dio su apoyo a los líderes de la América española en su campaña para independizarse”¹⁶, obtuvo patentes de corso en Venezuela y de la entonces federación argentina-chilena para atacar navíos españoles, “como los demás héroes errantes, estuvo en México y peleó al lado del español Luís Mina, quien estaba en contra de España”¹⁷, por cierto, este pirata peleó contra Latiffe por el control de la isla de Galveston.

Se puede hablar entonces de una segunda etapa de la piratería en occidente, la cual se inicia con el auge del corso, a la que en palabras de Feliciano Gómez Duarte refiere:

...“La edad de plata de la piratería fue consecuencia, como he dicho antes, de las guerras de independencia de la América Hispánica, de la guerra anglo norteamericana de 1812-1814 y también de las guerras napoleónicas en Europa. La edad de plata de la piratería fue, también la del crepúsculo de los héroes, el momento en que sepultaron su leyenda heroica muchos de los corsarios que habían defendido el pabellón de las nuevas repúblicas, el momento en que dejaron de ser liberadores para convertirse simple y llanamente en delincuentes”¹⁸.

Tocante al corso, México en su fase de independencia y con la presencia pirata se buscó y logró regular estas ordenanzas, “insurgentes mexicanos y patriotas sudamericanos no disponían de barcos ni de marineros experimentados para organizar con sus propios medios el corso como vía para hacer la guerra a España”¹⁹, lo que explica y justifica su recurrencia, expidiéndose así la primera patente en Michoacán “el 14 de julio de 1815, en Puruarán, el Supremo Gobierno Mexicano expidió un decreto a través del cual abría el corso para mexi-

13 HISTOIRE DU MONDE. Pirates dans les Caraïbes, [Consulta 01 de febrero de 2018]. Disponible en: <http://www.histoiredu monde.net/Laffite-Jean.html>

14 De Andreés, Martín Juan Ramón, La defensa realista del noreste de la Nueva España entre 1818 y 1820, Revista Aportes, No.91, año XXXI (2/2016), pp. 5-26. eISSN: 2386-4850

15 Rivera, Cabrieles Leticia, Historia del corso y la guerra naval en México, Revista del Centro de Estudios Superiores Navales, México, No.4, octubre-diciembre 2011, p.61

16 CRAWFORD, DeShaw, Under the colombian flag: nation-building on San Andrés and providence islands, 1886-1930. Disertación (Doctorado), Estados Unidos: Universidad de California, 2001, p. 28.

17 Avella, Francisco, El Caribe de los “héroes errantes”: una aproximación desde el archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, Ponencia presentada al IX Congreso Internacional de la Asociación de Historiadores Latinoamericanos y del Caribe (ADHILAC) Santa Marta 25 al 29 de mayo 2018.

18 Gámez, Duarte Feliciano, “El crepúsculo de los héroes, El corso insurgente y la edad de plata de la piratería”, Revista Mexicana de Historia del Derecho, Instituto de Investigaciones Jurídicas, Universidad Nacional Autónoma de México, 2013, XXVII, pp. 73-98. [Consulta: 01 de mayo de 2020] Disponible en: <https://revistas.juridicas.unam.mx/index.php/historia-derecho/article/view/10163/12190>

19 Von Grafentein, Johanna y Rodríguez, Treviño Julio Cesar, Fuerzas militares y navales pro-insurgentes en los territorios y mares fronterizos del noreste de Nueva España, 1813-1819, Tzintzun Revista de Estudios Históricos, No.67, enero-junio 2018. ISSN: 1870-719X.

canos y extranjeros en España”²⁰; se tiene nota de una de las ordenanzas nominales, al señor “Pedro Elías Bean se le autorizó para corso, dándole siete mil pesos, que con seis mil que él pondría, se haría de un barco”²¹, en dicho documento se autorizó que conservara la mitad del botín, mientras entregase la otra al Congreso, el casco y armamento. Cabe discutir que un corsario es un marinero que tiene autorización para depredar navíos. Es una causa de justificación del delito a estudiar, sin ella entonces sería un pirata. Ahora bien, se puede hablar que no hubo piratas mexicanos en la época independentista, porque quienes ejercían los ataques a naves españolas eran corsarios supuestamente, pero a la óptica de España, México no era una nación reconocida legítimamente, por ello cabe la discusión de la existencia de piratas autóctonos de la nación mexicana.

Se hace mención que el “el 26 de julio de 1846 se dictó el Reglamento para el corso de particulares contra los enemigos de la nación”²², el cual fue una normativa²³ precisa y detallada de los requisitos y lineamientos necesarios para ejercer el corso en México; la cual se considera queda sin vigencia, ya que posteriormente México se adhirió a la Declaración de París en 1909 donde se da la abolición del corso. Los corsarios son una figura denostada y alabada, esta polarización considero se debe a que las circunstancias han hecho que en ocasiones sean héroes, como el francés Hipólito Mordeille en Uruguay y en otras sean viles villanos como el inglés William Teach, también conocido como Barbanegra.

Ataques piráticos en el México contemporáneo

En la presente época, a partir del año 2016 se han reportado ataques con fines económicos a embarcaciones y plataformas petroleras mexicanas. Debe advertirse que tales embestidas no se realizan como en la época dorada de la piratería, ya que no se utilizan embarcaciones de gran tamaño como una fragata o una corbeta, ni siquiera alcanzan el tamaño de una goleta. En la actualidad se usan lanchas rápidas y de forma simplista realizan el abordaje a los buques cargueros o contenedores, táctica similar a la de los actuales piratas somalíes; lo que resalta novedad es que se han hecho ataques a las plataformas petroleras. En orden cronológico se exponen los siguientes casos:

La nota más remota se encuentra en los eventos suscitados el 26 de diciembre de 2016, cuando “un grupo de civiles trató de abordar el navío Global Explorer. Ese mismo día ocurrió lo mismo contra el buque habitacional Vikrant Dolphing. Ambos casos ocurrieron en el Puerto de Dos Bocas”²⁴; aunque cabe decir que el reporte anual de la Organización Internacional Marítima no reconoce que fuera en el Golfo de México, sin que se conozca la causa de tal situación²⁵, aunque se aduce que el gobierno federal no proporciona la información como

20 CRUZ, Barney Óscar. El Régimen Jurídico del Corso Marítimo: El Mundo Indiano y el México del Siglo XIX. Instituto de Investigaciones Jurídicas de la Universidad Nacional Autónoma de México, México: 1997. 259 p. ISBN: 9683658016.

21 Herrejón, Pereda Carlos, El Congreso Constitucional de la Insurgencia 1814-1815, Revista: Estudios de historia moderna y contemporánea de México, número 51 México, enero-junio, 2016 [Consulta: 01 de mayo de 2020] Disponible en: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0185-26202016000100001#fn28

22 Cruz, Barney Óscar, “En torno al concepto, marco jurídico y vigencia del corso español en indias”, Revista de Historia Naval, Instituto de Historia y Cultura Naval Armada Española, España, No.54, año XIV, 1996, p.48. ISBN: 0212-467X.

23 UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO. Archivos. Jurídicas, [Consulta: 07 de mayo de 2020], Disponible en: <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/1/154/21.pdf>

24 MILENIO. Negocios. Piratas, [Consulta el 09 de mayo de 2020] Disponible en: <https://www.milenio.com/negocios/piratas-asedian-a-pemex-en-el-golfo-de-mexico>

25 IMO. Annual report 2016, [Consulta: 12 de mayo de 2020], Disponible en: <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Documents/245%20Annual%202016.pdf>

Estado para que no sea engrosada a la estadística de los índices de ataques piráticos anuales; pero cabe decir que en el reporte independiente Amahlo²⁶ sí lo incluye tal como los titulares periodísticos nacionales. Este ataque se focalizó en los tripulantes, despojándoles de sus pertenencias personales, dejando intacta la nave. Lamentablemente, esta embarcación tiene dos reportes²⁷ de ataque de piratas, específicamente ambos en el Golfo de Jambhat, en la Costa de India, en el año 2012.

Se reportaron a principios de 2017 intentos de abordaje a las embarcaciones Cape Spears y Predator, así como al navío Caballo Criollo, pero dichos reportes solo fueron expuestos en medios locales²⁸; situación similar a mediados del año con el buque Crest Basán, aunque de este se hizo nota en medios extranjeros²⁹, pero en estos casos no se encontraron estadísticas en reportes oficiales como tal, haciéndose notar que la zona de incursión fue en Ciudad del Carmen Campeche; esto expone un *modus operandi* que puede hacer inferir que sean los mismos activos del delito.

El primer ataque a plataformas se produce el 6 de agosto de 2017 a la plataforma Tsimin-C³⁰, el apoderamiento se dio sobre la estructura metálica de la plataforma; y el 25 de ese mismo mes se asalta la plataforma Nabors³¹; además de septiembre a diciembre se tiene el reporte³² de diversos ataques a embarcaciones menores y a las plataformas Balam-TA, Tsimin-B, Bolontiku-B y ZAAP-A; de estos casos destacan la agresión con armas de fuego contra la Plataforma Nohoch-B³³.

El 07 de diciembre del año 2017, se emitieron en el Diario Oficial de la Federación medidas para mejorar la seguridad marítima, evidentemente es referido a la piratería, pero no le reconocen por su nombre, citan como “una serie de robos y actos vandálicos a la infraestructura petrolera por medio de embarcaciones menores que se encubren con las embarcaciones ribereñas que se dedican de manera legal a realizar actividades de pesca”³⁴; pero esta disposición no tuvo mayor impacto en disminuir la incidencia pirática, ya que solo en el mes de enero del 2018 se produjeron “11 abordajes ilegales a las plataformas May-C, Bolontiku-B, Kab-B (en cuatro ocasiones), Tsimin-B (en dos ocasiones), Xanab-B, Tsimin-C”³⁵, así como a Ek-Balam y Balam-TE.

Luego en 2019 también recibió embate la plataforma Fortius, de la empresa Oro Negro, el

26 PIRACY REPORT. Noviembre. 2016, [fecha de consulta: 09 de mayo de 2020], Disponible en: <http://www.piracyreport.co.za/Piracy%20Report%20November%202016.pdf>

27 INTMSEARCH. Indian Notices to Mariners. Government, [Consulta: 09 de mayo de 2020], Disponible en: <http://intmsearch.gov.in/bimonthly/2012/05%20of%202012.pdf>

28 METROCDMX. Metro, [Consulta el 08 de mayo de 2020], Disponible en: https://www.metro.cdmx.gob.mx/storage/app/media/sintesis/general/2018/abril/9abr18_general.pdf

29 CHAPINRANCH. Are the pirates in the gulf of mexico, [Consulta el 08 de mayo de 2020], Disponible en: <https://chapinranch.com/the/35480-are-there-pirates-in-the-gulf-of-mexico-555-311.php>

30 TRANSPORTE. Noticias, [Consulta: 09 de mayo de 2020], Disponible en: <https://www.transporte.mx/asi-operaran-los-huachicoleros-del-golfo-de-mexico/>

31 ANTENA125. Reforma. Ocho columnas, [Consulta: 09 de mayo de 2020], Disponible en: <http://www.antena125.com/wp-content/uploads/2018/04/09042018Coyuntura.pdf>

32 NOVEDADES DE TABASCO. Piratas, [Consulta: 09 de mayo de 2020], Disponible en: <http://novedadesdetabasco.com.mx/2018/04/09/piratas-operan-en-el-golfo-de-mexico/>

33 XEU. Noticias. Nacional, [Consulta: 12 de mayo de 2020], Disponible en: <https://www.xeu.mx/nota.cfm?id=960681>

34 DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN. Gobierno. México, [Consulta: 09 de mayo de 2020], Disponible en: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5507018&fecha=07/12/2017

35 EL UNIVERSAL. English. Cartera, [Consulta: 09 de mayo de 2020], Disponible en: <https://www.eluniversal.com.mx/cartera/hasta-en-altamar-roban-pemex>

21 de abril³⁶. Los piratas fingieron ser pescadores para realizar un abordaje sin problemas³⁷. El 12 de noviembre de 2019, el barco “Remas” de pabellón italiano, “propiedad de Micoperi, una empresa con sede en Ravenna que representa uno de los principales contratistas de la industria offshore, iban en dos lanchas rápidas y, después de abordar, abrió fuego contra la tripulación, robándole lo más posible”³⁸; el evento se suscitó al surcar por aguas nacionales de Campeche, fue alcanzado por una lancha para ser abordado, este navío no transporta mercancía, es de asistencia a plataformas y traslada personal. Ya en el actual 2020 se citan cuatro tripulaciones depredadas, el Sepura 3500 el 04 de abril³⁹, el Maersk Transporter el 12 de abril⁴⁰; y al Telford 28 el 16 de abril⁴¹.

La pauta en sus patrones es la zona de ataque, no hacen incursiones al área del océano Pacífico, y se mantienen solo en la parte sur del Golfo de México; sin que se tenga data de que se haya hecho captura alguna, y tampoco al caso la Organización Marítima Internacional expresa incidencia en su reporte anual de 2018⁴² sobre México o refiriendo a Norteamérica, ni hace alusión en sus reportes posteriores de 2019 a la fecha actual⁴³.

Regulación jurídica

Existen tres documentos internacionales que se encuentran vigentes para la conceptualización y regulación en todo lo relativo a la piratería; el primero es la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) o United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), adoptada en la bahía de Montego, Jamaica el 10 de diciembre de 1982, (que entró en vigor en México el 16 de noviembre de 1994⁴⁴), y la cual establece en su artículo 101 inciso “a” la definición de piratería, la cual considera como tal: “Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o aeronave privado y dirigidos: 1) contra un buque o una aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos; 2) contra un buque o una aeronave, personas o bienes, que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado⁴⁵.”

Al atomizar la anterior definición se resuelve que la violencia es un concepto que debe

36 EXCELSIOR. Bitácora del director. Opinión, [Consulta: 09 de mayo de 2020], Disponible en: <https://www.excelsior.com.mx/opinion/pascal-beltran-del-rio/piratas-de-campeche/1347643>

37 INFOBAE. América. México, [Consulta: 09 de mayo de 2020], Disponible en: <https://www.infobae.com/america/mexico/2019/04/26/piratas-fingieron-ser-ser-pescadores-para-atacar-plataforma-petrolera-saquearon-dinero-y-equipos/>

38 CORRIERE DELLA SERA. Esteri. L'Assalto, [Consulta: 07 de mayo de 2020], Disponible en: https://www.corriere.it/esteri/19_novembre_12/messico-nave-italiana-attaccata-pirati-fuoco-contro-l-equipaggio-due-feriti-c6d156be-0520-11ea-a1df-d75c93ec44da.shtml?refresh_ce-cp

39 COMUNIDAD PORTUARIA. Newsletter, [Consulta: 07 de mayo de 2020], Disponible en: <http://www.cportuaria.com.mx/noticias/detalle/5eabb304bb625e73952db0>

40 MARITIME BULLETIN. Maritime and Crimean Shipping News, [Consulta: 12 de mayo de 2020], Disponible en: <https://www.maritimebulletin.net/2020/04/15/maersk-offshore-supply-tug-attacked-in-gulf-of-mexico/>

41 DAILY MAIL. News, [Consulta: 08 de mayo de 2020], Disponible en: <https://www.dailymail.co.uk/news/article-8231045/Moment-pirates-hold-ship-crew-gunpoint-Gulf-Mexico-attacks-increase-despite-quarantine.html>

42 IMO. Annual report 2018, [Consulta: 12 de mayo de 2020], Disponible en: <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Documents/MSC.4-Circ.263%20Annual%202018.pdf>

43 IMO. Security Piracy. Reports, [Consulta: 09 de mayo de 2020], Disponible en: <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Pages/Default.aspx>

44 CONGRESO DE LA UNIÓN. Leyes, [Consulta: 20 de abril 2017]. Disponible en: <http://www.diputados.gob.mx/sedia/sia/spe/SPE-ISS-03-07>.

45 UNITED NATIONS. Acuerdos, [Consulta: 04 de abril 2020] Disponible en: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.

entenderse como el acto sin permisión normativa, dirigido a doblegar la voluntad de otro, y la depredación es el término que conjuga el uso del saqueo con medios violentos de forma abusiva. La intención que señala la Convención tiene un amplio espectro al solo referir que sea un propósito personal. El pirata en términos históricos busca únicamente el beneficio económico, y acorde con el documento citado, en la época contemporánea puede buscar también un fin político o incluso ambiental. De igual forma, nótese que los apátridas son engrosados a la consideración de ser pasivos del delito de piratería, y como tal entiéndase que no es necesario contar con una nacionalidad para ser victimizado por este delito en alta mar, ya que con esto se evitó la utilización de un resquicio legal que advierta una anomia por la falta de legislación, cuando el ataque se perpetra contra un navío con ausencia de bandera de país reconocido.

El artículo 102 de la Convención en mención expresa: “Se asimilarán a los actos cometidos por un buque o aeronave privados los actos de piratería definidos en el artículo 101 perpetrados por un buque de guerra, un buque de Estado o una aeronave de Estado cuya tripulación se haya amotinado y apoderado del buque o de la aeronave”; en esta noción se implica que la propia tripulación se apodera de la nave para destinarla al empleo de la piratería, sin que la entreguen a alguien más, es decir, quienes después de amotinarse se autoproclaman “piratas”, serán considerados como tales, sin embargo, en México no se tipifica esta conducta sino hasta que asaltasen a otra embarcación con la nave rebelde.

Dentro del mismo documento internacional se establece la definición de nave pirata. El primer supuesto planteado resulta por obviedad al referir que es aquella que se ocupa para cualquiera de los actos que catalogan a una persona como pirata; en el segundo se entiende, como tales, las naves que temporalmente fueron ocupadas para dicho fin por aquellos que las tenían a su mando. Puntualiza que la embarcación rebelada, conserva o pierde su nacionalidad según el Derecho interno de cada nación. En México se aloja tal disposición en la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, de la cual podemos decir que la conserva mientras sea la embarcación capturada por piratas y no por corsarios.

Continuando en relación con el contexto del documento citado, se menciona sobre el apresamiento de las naves piratas, permitiendo su aseguramiento mientras sea en su mar territorial o en aguas internacionales, dicha autorización es extensiva a los bienes que en este caso sean propiedad de los piratas o pertenezcan a algún botín, “sin perjuicio de los derechos de los terceros de buena fe”, es decir, que dicha requisita no exenta los efectos restitutivos judiciales, ya sea en el orden penal o por la vía civil de la evicción por cuanto hace a los propietarios que fueron desposeídos del citado botín. Asimismo, hace la prevención sobre la nación que captura sin suficientes sospechas será responsable de los daños y perjuicios generados, aunque no señala con precisión cuáles son las presunciones necesarias, más allá de contar con armamento o la falta de documentación que titularice la propiedad de los bienes que se encuentren a bordo.

El segundo instrumento internacional es el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia Contra la Seguridad de la Navegación Marítima, o Convention for the Suppression of Unlawful Acts of Violence against the Safety of Maritime Navigation⁴⁶ (SUA), firmado en Roma el 10 de marzo de 1988 y puesto en vigencia el 1 de marzo de 1992, el cual México adopta por decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación de fecha 4 de noviembre del año 2003, al firmar el referéndum de la Convención Interamericana contra el

46 UNITED NATIONS. Convenios, [Consulta: 04 de abril 2020] Disponible en: <http://www.un.org/en/sc/ctc/docs/conventions/Conv8>.

Terrorismo adoptada en Bridgetown, Barados. Este documento tiene su base existencial en la resolución 40/61 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, del 9 de diciembre de 1985, siendo sus temas principales el combate al terrorismo, colonialismo y racismo que, si bien no señala el término de piratería o pirata, en su artículo 3 refiere las formas comisivas a lo que únicamente enuncia como “delito”, que si bien ciertamente su inclinación deriva hacia el terrorismo o le impregna ese matiz, claramente se refiere a los piratas, puesto que indica las formas de ataque violento que pueden sufrir las embarcaciones marítimas, sin que haga alusión al beneficio económico característico de este ilícito.

El tercer documento se trata del Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental⁴⁷, el cual fue adoptado en México el 09 de agosto de mil 1994. Este documento establece un glosario de términos, en una primera parte que es donde menciona quién y cómo se comete un “delito”. No precisa cuál per se, pero dada la forma comisiva se entiende la alusión de la piratería marítima, y se explaya en todas las formas de afectación al bien jurídico. Nótese que en el primer artículo menciona un principio del sistema sajón que se denomina *mutatis mutandis*, el cual consiste en que se debe de cambiar lo necesario para que haya una aplicación jurídica al respecto, es decir, prevé que se deben hacer las analogías en la praxis, el cual colisiona con el principio constitucional de que nadie será sancionado por simple analogía. En este sentido se aprecia una antinomia de amplia discusión, porque si bien son principios, ambos están validados por una normativa que se ha comentado sobre su prevalencia, ya que se dice que la Constitución y los tratados internacionales están a la par, de ser así podría haber un recoveco legal a resolver en la investigación pertinente. Retomando la línea de la temática, es evidente que el protocolo en mención busca reafirmar la jurisdicción y formas comisivas en altamar, en el entendido de que las plataformas se encuentren en territorio marítimo mexicano.

En México se comenzó a conceptuar y regular el ilícito estudiado a partir del artículo 23 de la Constitución de 1857, se estableció la pena de muerte para los que ejercieran la piratería “que definiere la ley”, redirigiéndonos este apartado al Código Penal de 1871⁴⁸ en su Título decimoquinto, artículo 1127, donde se tipificaba la conducta en mención. Debe decirse que éste fue copiado en su literalidad por el Código Penal de 1929⁴⁹, en los artículos 409 al 412 del Título Tercero De los delitos contra el Derecho Internacional, y después es transcrito de igual forma en el Código Penal Federal de 1931 en el artículo 146 y 147, categorizándolo al mismo tenor dentro de los ilícitos contra el Derecho Internacional, agregando actual y únicamente un complemento al final de la fracción III del artículo 146 relativo a la aplicabilidad de las hipótesis normativas a la piratería aérea. En el ancestro legislativo penal de 1871, en el artículo 1128 se prevé que a los capitanes y patronos se les aplicará la pena capital, así como a aquellos piratas que cometan homicidio, lesionen produciendo imposibilidad perpetua para trabajar, causen ceguera o enajenación mental, cometan violación, violencias graves a las personas, o que abandonen a personas sin medios para salvarse.

47 DOF - Diario Oficial de la Federación. *Dof.gob.mx* [en línea], 2022. [Consulta: 13 junio 2022]. Disponible en: https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=4726712&fecha=09/08/1994#gsc.tab=0.

48 Universidad Autónoma de Nuevo León, Dirección General de Bibliotecas., México, Librería Donato Miramontes, 1883. p. 242.

49 SECRETARÍA DE GOBERNACIÓN. Diario Oficial de la Federación, [Consulta: 02 de mayo 2020] Disponible en: http://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?cod_diario=186990&pagina=107&seccion=3.

En el siguiente artículo hacen mención al decomiso de las naves pirata y en el artículo 1130 encuadran como encubrimiento a quien, residiendo en el país, trafique con piratas conocidos. La pena de muerte se modifica en el Código Penal de 1929 hasta por veinte años de prisión y en el actual se eleva a treinta años la máxima. Si bien desde el siglo XX no se preveía la pena capital en la ley sustantiva penal, en la Constitución de 1857 en su artículo 23 y en la actual de 1917 dentro de su artículo 22 hasta antes de la reforma del 09 de diciembre del año 2005, establecía tal sanción a los que ejercieran la piratería, entre otros ilícitos.

En el artículo 146 de la ley sustantiva penal federal, en su primer supuesto, se expresa que los piratas deben ser particulares, dado el indicativo de ser miembros de una nave mercante, la nacionalidad de los tripulantes y del navío en sí es irrelevante, ya que incluso pueden ser apátridas, y el medio comisivo debe ser el apoderarse de una embarcación a través del uso de armas. La fracción segunda hace referencia al amotinamiento, entendiéndose como concepto marítimo cuando la propia tripulación apresca la embarcación, removiendo de facto el mando de los oficiales del navío, bajo la condición típica de entregar la embarcación a un pirata.

En este punto hay ciertas inconsistencias, porque se consume en la especie si y solo si se entrega el navío a una persona declarada como pirata, tal reconocimiento lo pudiera hacer un Tribunal de Presas si existiese, o que se le entregara la nave a alguien ya condenado y con antecedentes del ilícito de piratería. Por ello, considero que puede operar una causal de atipicidad en el caso que se cita en la fracción II del artículo 146 del Código Penal Federal, bajo el supuesto de que los miembros de una embarcación que, encontrándose a bordo de ésta, al tomar control de la misma, aquellos no la entreguen a pirata alguno, sino que le pretendan dar el uso para tal fin, ante esta hipótesis no se configuraría el delito como tal.

La tercer y última fracción hace mención a diversas formas comisivas de los corsarios, citando que la primera es una contradicción, ya que refiere a los corsarios sin patente o carta de marca, por obvio entonces no es sino un pirata; o bien en el supuesto de que cuenten con la patente de corso, hagan el ataque con tácticas predatorias contra naves mexicanas o de otra nación. Cabe hacer un paréntesis y citarse que la carta de marca consideramos deviene de la figura “*lettre de marque* la cual se convierte en términos léxicos al estar definida y utilizada en textos de especialidad”⁵⁰ para el Derecho y lenguaje marítimo, siendo entonces el nombre dado para la patente de corso en Francia. Retomando el punto anterior, existe coherencia legislativa y gramatical, pues la permisión corsaria que detentan al ser rebasada innecesariamente conlleva a su punición. En este apartado continúa con otra contradicción, pues refiere a los corsarios que depredan un buque de otra nación para hostilizarla, para la cual no estuvieren autorizados; entiéndase que la patente es limitativa a las embarcaciones de ciertas banderas, aquellas embarcaciones atacadas fuera de los límites del corso sobreentienden que los captores indubitablemente son piratas. Esta fracción finaliza con la alusión de las aeronaves, sin mayor detalle o explicación, comprendiéndose que es la forma legislativa de evitar que la defensa use resquicios legales, y redarguya que el tipo penal de piratería sólo es para naves marítimas.

Referente a los ataques a las plataformas petroleras, si bien se le han reportado como piratas, lo cierto es que la regulación jurídica mexicana no incorpora esta espacialidad en su tipificación, obvio ello no implica impunidad, pero sí cautela por la clasificación jurídica que debe emplearse y máxime por las fiscalías, ya que ciertamente en esencia son piratas,

50 EURRUTIA, Caveró Mercedes, *Le discours technique: étude contrastive français-espagnol des différentes typologies d. Collecció «e-Estudis Filològics»*, Francia, Universitat Jaume, 2011. p. 173.

pero jurídicamente cometen el delito de robo con violencia, ilícito previsto en el artículo 367 del Código Penal Federal, con relación al 371 que postula la agravante referida además de la plurisubjetividad de los activos, y la acechanza, lo que conllevaría a una sanción privativa de libertad de cinco a quince años de prisión. Por ello, el delito de piratería marítima al no contemplar en sus premisas la figura de las plataformas, sino solo de los buques, queda circunscrito a la denominación del robo cualquier arribo a las plataformas para saquearlas. Incluso a los mal denominados piratas de las plataformas, ni siquiera puede encuadrárseles la figura del asalto, puesto que es un delito del fuero común y al caso, si bien el artículo 5 del Código Penal Federal no refiere a las plataformas marinas, el artículo 50 de la Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación sí plantea que sea exclusivamente de persecución federal debido a que se ve afectada la paraestatal.

No pasa desapercibido que el delito de ataques a las vías de comunicación y violación de correspondencia, visible en el artículo 170 de la ley sustantiva penal federal, impone veinte años de prisión a quien, mediante engaños, violencia física o moral, se apodere o ejerza control sobre una plataforma fija, entre otras; no podría atribuírsele esta figura delictiva a los atacantes debido a que el control no se ejecuta sobre la plataforma, sino de sus usuarios; y mientras no afecten su operatividad no puede surtirse en la especie este delito.

Se asume que debido a la nula incidencia delictiva hasta antes del año 2016, México no tuvo la necesidad de reconfigurar su ley penal, a diferencia de otras naciones como España, que en su Código Penal de 1995⁵¹ con la reforma del 22 de junio de 2010, debido al incremento exponencial de los ataques por parte de piratas somalíes en la región conocida como el Cuerno de África, en comunión con su artículo 616 ter, sanciona a quien prácticamente por cualquier medio se apodere, dañe o destruya nave alguna, sea marítima o aérea, o plataforma en el mar, así como ataque a quienes se hallen a bordo; por lo anterior sanciona de diez a quince años; también se cita al Código Penal Francés de 1994⁵² el cual se consolidó en 2014, si bien no le refiere textualmente como piratería, en su artículo 224-6 al 224-8-1, lo tipifica como secuestro de aeronaves, buques o de cualquier otro medio de transporte, y establece el apoderamiento con medios violentos pero sobre cualquier medio de transporte o incluso en plataforma, y lo sanciona con veinte años de prisión, incrementando a prisión vitalicia en el caso de que a los hechos antes descritos, se acompañe actos de barbarie, tortura y/u homicidio. Por último, Canadá regula en su Código Penal⁵³ el delito a estudio en sus artículos 74 y 75. En este sentido, el primero de los cardinales sanciona con cadena perpetua, a quien cometa robo de un buque, así como aquel que lo dañe de tal forma que afecta su navegabilidad, al cargamento, se amotine en la embarcación aún en tentativa, o se apodere de la nave, dicha conducta comisiva refiere igualmente a quien ataque una plataforma fija, o le produzca algún daño grave que interfiera con su funcionamiento.

51 Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre de 1985, del Código Penal. BOE, núm. 281, de 24 de noviembre de 1995, pp. 20632 a 20678. [Consulta: 14 de marzo de 2020] Disponible en: https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-1985-12666

52 LEGIFRANCE.GOUV.FR. Droit français, [Consulta: 17 de febrero de 2020]. Disponible en: <https://www.legifrance.gouv.fr/content/location/1752>

53 CANADA. Justice Law Website, Criminal Code (R.S.C., 1985, c. C-46), [Consulta: 07 de enero de 2020] Disponible en: <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/C-46/>.

Conclusiones

Debe hacerse hincapié que históricamente Campeche ha sido zona de ataques piratas, la región ha hecho conflictuar por su vastedad en la riqueza natural y el área portuaria que representa; pese a la intensidad de la actividad pirática, curiosamente esto no motivó ni incentivó a que propios connacionales se vieran atraídos a la piratería, es decir, no hubo piratas oriundos en México ni desde la antigüedad, ni moderna, sino hasta la época contemporánea; se puede hablar entonces que nos encontramos en una tercera etapa en la escena de los bandoleros del mar, a la que denominaré como la edad de bronce de la piratería que precisamente inicia con la presente ola de ataques en México. Ningún pirata, desde que iniciaron los ataques, ha sido capturado en flagrancia o por orden de aprehensión. La mecánica delictiva utilizada y sobre todo la falta de seguridad ha hecho que sean eficaces los embates de los piratas contemporáneos; también se revela que todos los ataques se concentran exclusivamente en el Golfo de México. Esta circunstancia quizá no se deba al desconocimiento de los piratas de que en el Pacífico hay plataformas, sino que es más probable que sea un mismo grupo delictivo que aprovecha el éxito imbatido de sus asaltos, sumado a que pertenezcan a la propia región donde están domiciliados.

México debe de proporcionar los reportes a la Organización Marítima Internacional para robustecer los recuentos, incluyendo evidentemente los ataques a plataformas, e incluirlos en las estadísticas nacionales delictivas como piratería, porque ciertamente las figuras, puede decirse, son letra muerta, ya que la incidencia delictiva es nula pero no por falta del acacimiento fáctico, sino porque se evita señalarle y perseguirle como tal. Además de lo anterior, es importante que se le reconozca y persiga bajo el delito de piratería, ilícito previsto en el Código Penal Federal, por la sanción que resulta más severa en razón de ser más reprochable la conducta, y en este sentido debe de agregarse a su artículo 146 a fin de que se amplíe la figura a las plataformas marítimas de cualquier índole.

Los ataques en cita actualmente deben ser considerados como delito grave debido al empleo de armas. Es menester señalar que el artículo 22 Constitucional, antes de las reformas constitucionales del 09 de diciembre del año 2005, establecía la imposición de la pena de muerte al pirata y de ahí se coligió considerarlo como grave expresamente en el abrogado Código Federal de Procedimientos Penales en su artículo 194 fracción I inciso 7; pero es necesario que se incorpore al catálogo de delitos graves del artículo 167 del Código Nacional de Procedimientos Penales.

Referencias Bibliografía

- Avella, Francisco, El Caribe de los “héroes errantes”: una aproximación desde el archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, Ponencia presentada al IX Congreso Internacional de la Asociación de Historiadores Latinoamericanos y del Caribe (ADHILAC) Santa Marta 25 al 29 de mayo 2018.
- CRAWFORD, DeShaw, Under the colombian flag: nation-building on San Andrés and providence islands, 1886-1930. Disertación (Doctorado), Estados Unidos: Universidad de California, 2001, p. 28.
- Cruz, Barney Óscar, En torno al concepto, marco jurídico y vigencia del curso español en indias, Revista de Historia Naval, Instituto de Historia y Cultura Naval Armada Española, España, No.54, año XIV, 1996, P.48. ISBN: 0212-467X.

- CRUZ, Barney Oscar. El Régimen Jurídico del Corso Marítimo: El Mundo Indiano y el México del Siglo XIX. Instituto de Investigaciones Jurídicas de la Universidad Nacional Autónoma de México, México: 1997. 259 p. ISBN: 9683658016.
- De Andreés, Martín Juan Ramón, La defensa realista del noreste de la Nueva España entre 1818 y 1820..., Revista Aportes, No.91, año XXXI (2/2016), pp. 5-26. eISSN: 2386-4850
- ESTRADA, Rafael, *Diccionario Pirata*, España, Publicación independiente, 2011.
- EURRUTIA, Cavero Mercedes, *Le discours technique: étude contrastive français-espagnol des différentes typologies d. Col·lecció «e-Estudis Filològics»*, Francia, Universitat Jaume, 2011. pp. 173.
- FOX, Edward Theophilus, “Piratical Schemes and Contracts”, Tesis (Grado de Doctor en Filosofía en Historia Marítima) Reino Unido: Universidad de Exeter, 2013. pp.12.
- Frers, Ernesto, Más allá del legado pirata, España, Edicions Robinbook, 2008, p.28. ISBN: 9788479279639.
- Gámez, Duarte Feliciano, El crepúsculo de los héroes, El curso insurgente y la edad de plata de la piratería, Revista Mexicana de Historia del Derecho, Instituto de Investigaciones Jurídicas, Universidad Nacional Autónoma de México, 2013, XXVII, pp. 73-98. [Consulta: 01 de mayo de 2020] Disponible en: <https://revistas.juridicas.unam.mx/index.php/historia-derecho/article/view/10163/12190>
- HARING, Clarence Henry, *The Buccaneers in the West Indies in the XVII Century*, E.P. Dutton and Company, 1910, Estados Unidos, pp. 246. [Consulta: 17 de abril de 2018] Disponible en: <https://archive.org/details/cu31924021197458>
- Herrejón, Pereda Carlos, El Congreso Constitucional de la Insurgencia 1814-1815, Revista: Estudios de historia moderna y contemporánea de México, no.51 México, enero-junio, 2016 [Consulta: 01 de mayo de 2020] Disponible en: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0185-26202016000100001#fn28
- HISTOIRE DU MONDE. Pirates dans les Caraïbes, [Consulta 01 de febrero de 2018]. Disponible en: <http://www.histoiredumonde.net/Laffite-Jean.html>
- LEGIFRANCE.GOUV.FR. Droit français, [Consulta: 17 de febrero de 2020]. Disponible en: <https://www.legifrance.gouv.fr/content/location/1752>
- Maldonado, María Paula, “Rec”, Revista de los Estudiantes de Artes y Humanidades de la Universidad de los Andes, Colombia, Número 3, noviembre 2009, pp 13.
- Marley, F. David, *Pirates of America*, volume 1: 1650-1681, Abc-Clio, Estados Unidos, 2010, P. 148. ISBN: 978-1-59884-201-2.
- MILLER, Walter, *Cicero de Officiis*. The Loeb Classical Library, Toronto Canada, 1928. pp. 384.
- Piña, Chan Román, Campeche durante el periodo colonial, 4ta ed., LXIII Legislatura de la H. Cámara de Diputados, México, 2017, p. 54. [Consulta 01 de mayo de 2020] Disponible en: http://biblioteca.diputados.gob.mx/janium/bv/lxiii/camdu_per_col.pdf
- REAL ACADEMIA ESPAÑOLA, Diccionario de la lengua española (*voz “Pirata”*). 21ª ed. Madrid, Espasa-Calpe, 1992, pp. 1610.
- REICHERT, Rafal. El golfo de Honduras: estrategias geopolíticas y militares de una frontera imperial, siglos XVI-XVIII. *Tzintzun. Rev. estud. Históricas* [online]. 2017, n.65 [citado 2020-05-01], pp.9-40. Disponible en: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1870-719X2017000100009&lng=es&nrm=iso. ISSN 2007-963X.
- Rivera, Cabrieles Leticia, Historia del corso y la guerra naval en México, Revista del Centro de Estudios Superiores Navales, México, No.4, octubre-diciembre 2011, P.61

• SMIDT, H.J, y WILLINK, Tjeenk, *Geschiedenis Van Het Wetboek Van Strafrecht*, Haarlem, Países Bajos, 2ed. 1891. pp. 147. Disponible en: http://dod.eldoc.ub.rug.nl/FILES/root/1891/h.j.smidt/1e_helft.pdf

• Von Grafentein, Johanna y Rodríguez, Treviño Julio Cesar, *Fuerzas militares y navales pro-insurgentes en los territorios y mares fronterizos del noreste de Nueva España, 1813-1819*, *Tzintzun Revista de Estudios Históricos*, No.67, enero-junio 2018. ISSN: 1870-719X.

Cibergrafía

• ANTENA125. Reforma. Ocho columnas, [Consulta: 09 de mayo de 2020], Disponible en: <http://www.antena125.com/wp-content/uploads/2018/04/09042018Coyuntura.pdf>

• CANADA. Justice Law Webside, Criminal Code (R.S.C., 1985, c. C-46), [Consulta: 07 de enero de 2020] Disponible en: <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/C-46/>.

• CHAPINRANCH. Are the pirates in the gulf of mexico, [Consulta el 08 de mayo de 2020], Disponible en: <https://chapinranch.com/the/35480-are-there-pirates-in-the-gulf-of-mexico-555-311.php>

• COMUNIDAD PORTUARIA. Newsletter, [Consulta: 07 de mayo de 2020], Disponible en: <http://www.cportuaria.com.mx/noticias/detalle/5eabbaa304bb625e73952db0>

• CONGRESO DE LA UNIÓN. Leyes, [Consulta: 20 de abril 2017]. Disponible en: <http://www.diputados.gob.mx/sedia/sia/spe/SPE-ISS-03-07>.

• CORRIERE DELLA SERA. Esteri. L'Assalto, [Consulta: 07 de mayo de 2020], Disponible en: https://www.corriere.it/esteri/19_novembre_12/messico-nave-italiana-attaccata-pirati-fuoco-control-l-equipaggio-due-feriti-c6d156be-0520-11ea-a1df-d75c93ec44da.shtml?refresh_ce-cp

• DAILY MAIL. News, [Consulta: 08 de mayo de 2020], Disponible en: <https://www.dailymail.co.uk/news/article-8231045/Moment-pirates-hold-ship-crew-gunpoint-Gulf-Mexico-attacks-increase-despite-quarantine.html>

• DOF - Diario Oficial de la Federación. Dof.gob.mx [en línea], 2022. [Consulta: 13 junio 2022]. Disponible en: https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=4726712&fecha=09/08/1994#gsc.tab=0.

• EL UNIVERSAL. English. Cartera, [Consulta: 09 de mayo de 2020], Disponible en: <https://www.eluniversal.com.mx/cartera/hasta-en-altamar-roban-pemex>

• EXCELSIOR. Bitácora del director. Opinión, [Consulta: 09 de mayo de 2020], Disponible en: <https://www.excelsior.com.mx/opinion/pascal-beltran-del-rio/piratas-de-campeche/1347643>

• Gobierno de México. Cultura. [Consulta: 01 de mayo de 2020] Disponible en: <https://www.inah.gob.mx/boletines/5635-analizan-la-practica-de-la-navegacion-prehispanica>

• IMO. Annual report 2016, [12 de mayo de 2020], Disponible en: <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Documents/245%20Annual%202016.pdf>

• IMO. Annual report 2018, [12 de mayo de 2020], Disponible en: <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Documents/MS.C.4-Circ.263%20Annual%202018.pdf>

• IMO. Security Piracy. Reports, [09 de mayo de 2020], Disponible en: <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Pages/Default.aspx>

• INFOBAE. América. México, [Consulta: 09 de mayo de 2020], Disponible en: <https://www.infobae.com/america/mexico/2019/04/26/piratas-fingieron-ser-ser-pescadores-para-atacar-plataforma-petrolera-saquearon-dinero-y-equipos/>

- INTMSEARCH. Indian Notices to Mariners. Government, [Consulta: 09 de mayo de 2020], Disponible en: <http://intmsearch.gov.in/bimonthly/2012/05%20of%202012.pdf>
- Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre de 1985, del Código Penal. BOE, núm. 281, de 24 de noviembre de 1995, pp. 20632 a 20678. [Consulta: 14 de marzo de 2020] Disponible en: https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-1985-12666
- MARITIME BULLETIN. Maritime and Crimean Shipping News, [Consulta: 12 de mayo de 2020], Disponible en: <https://www.maritimebulletin.net/2020/04/15/maersk-offshore-supply-tug-attacked-in-gulf-of-mexico/>
- METROCDMX. Metro, [Consulta el 08 de mayo de 2020], Disponible en: https://www.metro.cdmx.gob.mx/storage/app/media/sintesis/general/2018/abril/9abr18_general.pdf
- MILENIO. Negocios. Piratas, [Consulta el 09 de mayo de 2020] Disponible en: <https://www.milenio.com/negocios/piratas-asedian-a-pemex-en-el-golfo-de-mexico>
- NOVEDADES DE TABASCO. Piratas, [Consulta: 09 de mayo de 2020], Disponible en: <http://novedadesdetabasco.com.mx/2018/04/09/piratas-operan-en-el-golfo-de-mexico/>
- PIRACY REPORT. Noviembre. 2016, [fecha de consulta: 09 de mayo de 2020], Disponible en: <http://www.piracyreport.co.za/Piracy%20Report%20November%202016.pdf>
- SECRETARÍA DE GOBERNACIÓN. Diario Oficial de la Federación, [Consulta: 09 de mayo de 2020], Disponible en: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5507018&fecha=07/12/2017
- SECRETARÍA DE GOBERNACIÓN. Diario Oficial de la Federación, [Consulta: 02 de mayo 2020] Disponible en: http://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?cod_diario=186990&pagina=107&seccion=3.
- TRANSPORTE. Noticias, [Consulta: 09 de mayo de 2020], Disponible en: <https://www.transporte.mx/asi-operaran-los-huachicoleros-del-golfo-de-mexico/>
- UNITED NATIONS. Acuerdos, [Consulta: 04 de abril 2020] Disponible en: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.
- UNITED NATIONS. Convenios, [Consulta: 04 de abril 2020] Disponible en: <http://www.un.org/en/sc/ctc/docs/conventions/Conv8>.
- Universidad Autónoma de Nuevo León, Dirección General de Bibliotecas., México, Librería Donato Miramontes, 1883. pp. 242.
- UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO. Archivos. Jurídicas, [Consulta: 07 de mayo de 2020], Disponible en: <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/1/154/21.pdf>
- XEU. Noticias. Nacional, [Consulta: 12 de mayo de 2020], Disponible en: <https://www.xeu.mx/nota.cfm?id=960681>