
DOCTRINA

LOS ACTOS DE PIRATERÍA EN LA LEGISLACIÓN PATRIA

Jaime Rodríguez Espoz¹

RESUMEN: *La Convención sobre el Derecho del Mar, celebrada en Jamaica en diciembre de 1982, fue ratificada por Chile y publicada en el Diario Oficial el 16 de noviembre de 1997. A partir desde entonces adquirió la jerarquía de ley de la República con fuerza obligatoria (artículo 7° del Código Civil) y su importancia radica en que contiene una enumeración de los actos de piratería (artículo 101) y así se convierte en un texto complementario del actual artículo 434 del Código Penal que los sanciona y cuya redacción actual se fijó en 1959. Desde luego, el tratado no impone penas, así respeta el principio de la reserva o legalidad, pues se limita a adicionar y aclarar una norma ya incorporada en la legislación penal interna, la que tampoco modifica ni deroga, sino por el contrario, su enunciado se concilia plenamente con el pensamiento de la Comisión Revisora del Código Penal al consagrar este delito y la opinión de la doctrina sobre la materia, de modo que es dable asignarle caracteres interpretativos, sin perjuicio de integrarse con variadas disposiciones legales nacionales, incluidos algunos atentados aéreos, por lo que no se divisa inconveniente para su aplicación como modalidades de los actos de piratería que reprime el Código Penal.*

ABSTRACT: *The United Nations Convention on the Law of the Sea, held in Jamaica in December 1982, was ratified by Chile and published in the Official Gazette on November 16, 1997. From then onwards it acquired*

¹ **JAIME RODRÍGUEZ ESPOZ.** Ex Ministro y actual Abogado Integrante de la Corte Suprema, Ex Gobernador de Los Andes, Diplomado en “Actualización en Instituciones Jurídicas Fundamentales” de la Facultad de Derecho de la Universidad de Valparaíso, Profesor de Derecho Penal de la UNAB y ESCIPOL de la PDI.

the hierarchy of law of the Republic legally binding (Article 7 of the Civil Code). Its importance is that it contains a list of acts of piracy (article 101) and thus becomes a clear text which complements article 434 of the Criminal Code that punishes Piracy and whose current text was set in 1959. The treaty does not impose sanctions and it respects the principle of legality, since it limits itself to add and clarify a provision already incorporated in domestic criminal law. It is possible, therefore, to assign an interpretative character to the Convention, without prejudice to integrate it with various national laws.

PALABRAS CLAVE: *Convención sobre el Derecho del Mar – Código Penal (artículo 434) – Delitos contra el orden internacional – Delitos terroristas – Piratería.*

1.- Evolución.- Esta figura, con “un sabor casi puramente histórico”² “y que en otras legislaciones ha sido eliminada de los delitos que afectan a la propiedad”³ por la dificultad en determinar un concepto exacto y en precisar el bien jurídico lesionado, provocó curiosas indecisiones en la CR, que al comienzo la ubicó entre los atentados contra la seguridad exterior del Estado para, enseguida, cambiarla a aquellas contra las personas, aunque en opinión de Fabres, lo era más bien contra el derecho de gentes (sesión 26), idea que todavía perdura en la cátedra⁴; con posterioridad se acordó crearle un título especial, bajo el epígrafe contra la seguridad pública del Estado, hasta que se incorporó entre los delitos de robo (sesión 144), desechando una ulterior indicación en orden a destinarle un párrafo separado en este título⁵, desde que “no es por lo general sino una especie de robo cometido en el mar, atacando sin que medie un estado regular de guerra” (sesión 164), pero castigó “en todo caso a los piratas”, aunque no conste la perpetración y por el solo

² Etcheberry: “Derecho Penal”, t. III, pág. 347.

³ Garrido: “Derecho Penal”, t. IV, N° 103.1, pág. 223.

⁴ Novoa: “Curso de Derecho Penal Chileno”, t. I, N° 119, pág. 170.

⁵ Rivacoba: “Código Penal – Actas de las sesiones de la CR”, págs. 300 y 301, 507 y 508, y 544 a 546.

hecho de navegar como tal⁶. Así se le dio el carácter de delito de peligro abstracto, que conservó hasta que la ley N° 13.303 de 1959 lo convirtió en delito de lesión o resultado, al sustituir la persona del pirata por los “actos de piratería”, aunque sin señalar sus caracteres ni suministrar criterios para establecerlos.

2.- Su **actual vigencia**.- En los tiempos que corren, debido al incremento del tráfico comercial marítimo que requiere del “buen orden en el mar”, el injusto recobra pleno vigor no sólo dentro del país con los asaltos armados a embarcaciones pesqueras, sino también en el Océano Índico, a las mercantes, en procura de rehenes bajo rescate, muchas veces con repercusiones fatales⁷ que entorpecen la libre navegación, sembrando la inquietud entre las autoridades, navegantes y empresas navieras, de manera que lejos de una simple reminiscencia histórica, su creciente importancia ha originado conferencias planetarias⁸, con acuerdos para extirparla⁹, como una de las limitaciones imprescindibles al refrán de “libertad de los mares”¹⁰ y de paso, entregan una noción común que corrige la imprecisión y falta de especificación de los “actos de piratería”, que se reprocha a nuestro legislador. Además, se le confirió calidad de delito cosmopolita con la correspondiente extraterritorialidad para su persecución (arts. 6°, N° 7°, COT y 308 CDIP), debido a que compromete un número de bienes jurídicos protegidos unánimemente por considerarlos patrimonio ecuménico.

3.- **Concepto**.- Esta ausencia de una noción de la piratería y de una descripción afinada de las conductas que configuran los “actos de

⁶ Rivacoba: op. cit., pág. 545; y Garrido: op. cit., t. IV, N° 103.1, pág. 223.

⁷ Revistas “Mundo Marítimo”, pág. 1; “Mar”, pág. 1; y caso “Tasso Segura y otros”, rit N° 130 – 2006, TOP de Concepción.

⁸ Conferencia contra la piratería marítima celebrada en Roma, en abril de 2012, con participación de Italia, Reino Unido, EE.UU. y Egipto.

⁹ Código de Derecho Internacional Privado o de Bustamante (1934), Convenios de Ginebra (1958) y de Jamaica (1982), Conferencia de Roma (1988) y Convenio sobre Derecho del Mar (1997).

¹⁰ Dournac: “Actitud internacional ante la piratería...”, N° 1, pág. 1.

piratería”, aparece también en nuestra normativa general y así los citados arts. 6º, N° 7º, COT y 308 CDIP se refieren escuetamente a la “piratería”, en tanto que el art. 641 CC menciona a los “piratas” a propósito de las presas que no pueden adquirirse por la ocupación, mientras que el art. 309 CDIP habla del “abordaje culpable en alta mar... entre naves”. En un plano similar, el art. 114 CP reprime la destinación de “buques al corso” y el 640 CC se remite a una ordenanza del mismo derogada hace bastante tiempo.

Frente a semejante parquedad legislativa, los tratadistas han propuesto diversas definiciones ajustadas al pensamiento de la CR y para Bello “es un robo o depredación ejecutado con violencia en alta mar, sin autoridad legítima. Los piratas son en el mar lo mismo que bandoleros o salteadores en tierra”¹¹. A su vez, Labatut repite que “los piratas son ladrones del mar que salen en buque armado y sin bandera a asaltar otros buques o pueblos costaneros”, línea que sigue gran parte de nuestra literatura¹², a la que suele agregarse el lucro o “animus furandi”¹³.

4.- Tarea interpretativa.- En efecto, el art. 434 sanciona a “los que cometieren actos de piratería”, sin “la descripción de la conducta incriminada a otra norma de similar o inferior rango, sino que la contiene en su propio texto”. En tanto, el TC aduce que “también puede consignar términos que, a través de la función hermenéutica del juez, permitan igualmente obtener la representación cabal de la conducta. El magistrado siempre debe desentrañar el sentido de la norma, recurriendo a operaciones intelectuales que ordinariamente conducen a la utilización de más de un elemento de interpretación”¹⁴, tarea aclaratoria a la que contribuye la indicada historia fidedigna de la ley (art. 19, inc. 2º, CC).

¹¹ Mencionado por Fernández: “Código Penal - Explicado y Concordado”, t. II, pág. 215; y por Verdugo: “Código Penal – Concordado”, t. V, pág. 102.

¹² Labatut: “Derecho Penal”, t. II, N° 470, pág. 205; del Río, aludido por Verdugo: op. cit., t. V, pág. 102; Novoa: op. cit., t. I, N° 119, pág. 170; y Etcheberry: op. cit., t. III, págs. 347 y 348.

¹³ Vodanovic: “Curso de Derecho Civil – Los bienes”, t. III, N° 373, págs. 283 y 284; Dougnac: op. cit., N° 2, pág. 2; y Etcheberry: op. cit., t. IV, pág. 330.

¹⁴ Sentencia pronunciada en requerimiento de inconstitucionalidad del TOP

5.- **Normativa suplementaria.**- Para estos propósitos, el método sistemático de averiguar la voluntad del legislador y los valores que desea proteger (art. 22, inc. 2º, CC), suministra un alcance al “que sin autorización legítima... destinare buques al corso, cualquiera que sea el objeto que se proponga” (art. 114), con ocasión de los delitos contra los principios del Derecho Internacional, que en sus objetivos concuerda con las naves piratas, máxime si se repara que la LSE, entre los ilícitos contra la seguridad interior del Estado, castiga a “los que inciten, induzcan, financien o ayuden a la organización de milicias privadas, grupos de combate u **otras organizaciones semejantes**” (art. 4º, letra d) cuando se llevan a cabo en tiempo de paz (art. 5º, inc. 1º) y que, a mayor abundamiento, califica de verificarse “en tiempo de guerra externa” (inc. 3º). Todavía más adelante inserta entre los injustos “contra el orden público” a “los que, de hecho y por cualquier medio, destruyan, inutilicen, paralicen, interrumpan o dañen las instalaciones, los medios o elementos... de transporte o de distribución, y los que, en la misma forma, impidan o dificulten el libre acceso” (art. 6º, letra c), o “toda interrupción o suspensión colectiva, paro o huelga” del transporte (art. 11). Por su parte, tales conductas las reprime la LCA en términos similares a los del art. 4º, letra d, incluyendo el almacenamiento (art. 8º).

A su vez, la LCT ofrece ideas suficientes para dilucidar los actos de piratería cuando recoge la línea del “abordaje culpable en alta mar o en el aire, entre naves o aeronaves de distinto pabellón” (art. 309 CDIP), para tipificar como conductas terroristas “apoderarse o intentar en contra de una nave o aeronave, o realizar actos que pongan en peligro la vida, la integridad corporal o la salud de sus pasajeros o tripulantes” (art. 2º, N° 2), los incendios en buques o estragos por sumersión o varamiento (N° 1º). Y por su parte, el CC, al reglamentar la ocupación como modo de adquirir el dominio, niega a los particulares su acceso a través de la ocupación de propiedades enemigas por captura bélica (art. 640), que sólo corresponde al Estado triunfante, y ordena que tampoco transfieran a los privados “las presas hechas por bandidos, piratas o insurgentes”, pero cualquiera puede recuperarlas para ponerlas a disposición de su

dueño (art. 641, inc. 1°), en una consagración del proverbio “pirata non mutat dominium”¹⁵, con lo cual recalca la ilicitud de estas actividades.

6.- Pactos externos.- Más allá de las concepciones jurisprudenciales o doctrinarias que procuran superar los vacíos legales, surgen los tratados internacionales ratificados por Chile, que en su origen suelen ser de 2 categorías: **bilaterales**, cuando los acuerdan dos gobiernos sobre temas específicos, como el firmado en Lima con Perú en 1929, que resolvió la cuestión del dominio y soberanía sobre las provincias de Tacna y Arica, como consecuencia de la guerra del Pacífico; y **multilaterales** o colectivos si lo hace un grupo o conjunto de naciones, como el Convenio Andrés Bello, que regula la homologación de grados académicos y títulos profesionales entre ocho países que lo convinieron en 1990, en Madrid (España).

6.1. En cuanto a sus efectos, cualquiera sea su clase, la mayoría de la cátedra proclama **ordinariamente** su igual jerarquía con las leyes nacionales porque la CPR los somete a los mismos trámites de aquéllas (arts. 32, N° 15°, y 54, N° 1°) y al control preventivo obligatorio de constitucionalidad (art. 93, N°s. 1° y 3°), en vista de lo cual pasan a integrar el derecho local¹⁶, al punto que la CGR ha dictaminado que “en caso de conflicto de leyes, deben prevalecer los términos del tratado internacional, acto jurídico colectivo que compromete la responsabilidad del Estado sobre la ley interna, que constituye un acto jurídico unilateral”¹⁷, con lo cual se concilia con el art. 27 CVDT, divulgado en el D. O. de 22 de junio de 1981. Por ej.: la Convención celebrada en La Habana (Cuba) en 1928, donde 21 Estados americanos ratifican el

¹⁵ Rosende: “Derecho Civil – Bienes”, N° 70.4, pág. 44; Vodanovic: op. cit., N° 373, pág. 284; y Dougnac: op. cit., N° 3, pág. 5.

¹⁶ Pacheco: “Teoría del Derecho”, págs. 339 y 340; Gamboa: “Derecho Internacional y Derecho Interno”, págs. 28 y 29; Vargas: “Derecho Internacional Público”, N° 132, págs. 216 y 217; Duncker: “Derecho Internacional Privado”, N° 31, págs. 44 a 46; y Paúl: “Procesos sobre violación de derechos humanos”, N° 5.2, pág. 155.

¹⁷ Dictamen N° 9.353, de 15 de abril de 1991, citado por Tomasello en “Influencia de los tratados en el derecho civil”, N° 2, letra g), pág. 133; y Paúl: op. cit., N° 5.3, pág. 155.

Código de Derecho Internacional Privado anexo, más conocido como Código de Bustamante, en homenaje a su autor.

6.2. **Excepciones:** aun cuando no es posible desconocer entre las salvedades de esta alcornia:

6.2.1. Los relativos a los DD. HH. con un rango intermedio, superior a la ley patria, pero inferior a la CPR (art. 5º, inc. 2º), como lo ha declarado reiteradamente el TC¹⁸, reconocimiento que en modo alguno envuelve una apertura indiscriminada a todo el Derecho Internacional, sino que se circunscribe a los compromisos asumidos respecto de determinados derechos esenciales de la naturaleza humana. Verbi gracia, tratados contra la tortura y penas crueles e inhumanas o degradantes: Dec. Supr. de RR. EE. N°s. 808 y 809 de 1988 - Convención sobre prevención y castigo de delitos contra personas protegidas internacionalmente, de 1977 - Convención sobre secuestro internacional de niños, de 1994 - Convención de Ginebra de 1951 sobre delitos de lesa humanidad y genocidio; y

6.2.2. En materia penal hasta no hace mucho, en contraste, se les desconoció como fuente directa, pues se decía que por su naturaleza no crean delitos ni imponen sanciones, a fin de acatar la legalidad o reserva, y sólo se les aceptaba como fuente mediata, secundaria o indirecta, aunque el auge de los llamados delitos de lesa humanidad en el presente han permitido sancionar ilícitos descritos en los tratados internacionales, incluso de jus cogens, con antelación a su tipificación en la ley positiva interna. En todo caso, para mayor exactitud conviene distinguir entre:

6.2.2.1. Los cuerpos **marco**, cuando el Estado parte se compromete a tipificar determinadas acciones nuevas¹⁹, como la Convención sobre los

¹⁸ Sentencia dictada en recurso de inconstitucionalidad N° 2.387-2013, rol TC, considerando 12º.

¹⁹ Politoff et al.: “Lecciones de Derecho Penal Chileno”, t. I, págs. 100 y 101; Mera: “Recepción de los instrumentos internacionales en la legislación penal chilena”, pág. 76; y Paúl: op. cit., N°s. 5.3, pág. 155; y 5.5, págs. 159 y 160.

Derechos del Niño, promulgada en 1990, que obligó a dictar la normativa adecuada a esas pautas; y

6.2.2.2. El texto **complementario**, que adiciona o completa un tipo legal ya ínsito en el derecho nacional que resulta clarificado y a diferencia de los anteriores, lo aproxima bastante a la interpretación auténtica (arts. 3º, inc. 1º y 9º, inc. 2º, CC), con su retorno a la regla general merced a que forman parte del ordenamiento positivo, entonces “el asunto de su persecución en Chile no suscitará problemas”²⁰ e incluso “su infracción puede ser denunciada en casación”²¹ o en nulidad (art. 373, letra b, CPP), lo que refuerza la CVDT al prescribir que “obliga a las partes y debe ser cumplido... de buena fe”, sin que pueda justificarse el incumplimiento invocando una disposición interna (arts. 26, 27 y 29).

7.- Los **tratados complementarios**.- Bajo estos parámetros, el art. 101 de la CDM, publicado en 1997, salva los silencios del art. 434 de 1959, cuyo tenor ni siquiera altera, pues se limita a describir los actos que constituyen piratería, en una enunciación que se compadece con el pensamiento de la CR y de los autores en su combate contra este flagelo. Continúa así la marcada evolución experimentada por la legislación interna, con un claro tinte interpretativo que se desprende de su naturaleza y fines contenidos²² en su enumeración. Tales acciones consisten en:

a) Todo acto ilegal de violencia o detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un vapor o de un aeroplano privados y dirigidos:

i) Contra un navío o una aeronave en alta mar o contra personas o bienes a su bordo;

²⁰ Politoff et al.: op. cit., t. I, págs. 124 y 125.

²¹ Ortúzar: “Las causales del recurso de casación en el fondo en materia penal”, N° 64, pág. 156

²² Ducci: “Interpretación jurídica”, N° 22, págs. 46 y 47.

ii) Contra un bajel o un aparato volador, personas o cosas que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado;

b) Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de un avión, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dichos artefactos el carácter de piratas;

c) Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a) o en el segmento b) o facilitarlos intencionalmente.

8.- **Naturaleza jurídica.**- De partida, la CR la tildó de un tipo calificado de robo con violencia o intimidación perpetrado en el mar, cuya conducta central consiste en la depredación o asalto de embarcaciones, valiéndose de navío (art. 826 CCom) armado, “sin que medie un estado regular de guerra”, con lo cual se adecua a la concepción de la CDM y que con frecuencia margina las simples apropiaciones o robos cometidos a bordo (art. 3º LN) por los llamados “ladrones de bahía”, esto es, los individuos que desde tierra sustraen cosas desde los artefactos surtos en algún puerto²³ y las sustracciones en aguas jurisdiccionales.

Es un delito de lesión que sanciona las depredaciones efectivamente cometidas, sin requerirse habitualidad pues basta con un solo atraco; y todavía de consumación anticipada o resultado cortado, ya que se castiga como consumado desde que se encuentra en grado de tentativa (art. 450, inc. 1º), dentro del cual emergen inherentes a su descripción varias agravantes (art. 63, inc. 2º) que corroboran su carácter de robo calificado. **Elementos:**

8.1. Sujeto activo **propio**: a pesar que el art. 434 alude a “los que cometieren”, de la historia fidedigna del precepto, la academia infiere que son los piratas o “ladrones, bandoleros o salteadores del mar” que navegan en grupos organizados de delincuentes armados y sin bandera, y en quienes concurren las agravantes singulares de la pluralidad de malhechores (art. 456 bis, N° 3º) y del armamento que portan (art. 450, inc. 2º), junto con las genéricas del auxilio de gente armada y porte de

²³ Etcheberry: op. cit., t. III, pág. 348.

armas (art. 12, N°s. 11° y 20°), demostrativas de la peligrosidad de estos agresores por el mayor riesgo de daño debido a la capacidad lesiva del auxilio²⁴, aunque quedan subsumidas en la acción.

Pero el art. 101 CDM los explicita no sólo a la tripulación y pasajeros, sino que a otros sujetos que participan voluntariamente en el empleo de la embarcación pirata con conocimiento de esta circunstancia; y la incitación o facilitación de violencia, detención o depredación contra navíos en alta mar, con lo cual no hace otra cosa que darle su real alcance al enunciado preliminar amplio del art. 434, pero igualmente abarca las tres modalidades de coautoría contempladas en el art. 15: **ejecutores** o materiales: tripulantes y pasajeros de los artefactos piratas y otros intervinientes en el asalto, como los polizontes embarcados clandestinamente (N° 1°); **inductores** o instigadores, individuos que a sabiendas utilizan el vapor pirata y quienes incitan a los asaltos (N° 2°); y **cooperadores** o mediatos, que facilitan las actividades ilícitas (N° 3°), por lo que no se divisa inconveniente para su efectiva y total aplicación.

8.2. Sujeto pasivo **propio**: los tripulantes, pasajeros y personas a bordo de bajeles bajo bandera chilena (arts. 13 LN y 274 CDIP) asaltados. La tripulación se halla reglamentada (arts. 48 y sgtes. LN y 96 CTra) y los pasajeros deben figurar inscritos en la nómina de tales (arts. 78 y 79 LN), aunque también se torna **indiferente** respecto de cualquier persona natural o jurídica dueña de los bienes depredados desde los artefactos atacados y también las primeras cuando, sin ser los propietarios, sufren la violencia ejercida por los delincuentes.

8.3. **Conductas**: I) todo acto ilegal de violencia o detención contra personas a bordo de vapores en alta mar; II) depredación de los barcos o cosas sitas en ellos; III) uso de navíos piratas; y IV) incitación o favorecimiento de estas actividades.

Atentos a la ubicación de la piratería como robo con violencia o intimidación, encierra tanto la fuerza física como la coacción o presión definidas como “los malos tratamientos de obra” y “las amenazas, ya

²⁴ Cury: “Derecho Penal”, párrafo 33, N° IV f, pág. 537.

para hacer que se entreguen o manifiesten las cosas, ya para impedir la resistencia u oposición... o cualquier otro acto que pueda intimidar o forzar a la manifestación o entrega”, e igualmente, la denominada intimidación ficta o impropia, como alegar orden falsa de autoridad o fingirse tal (art. 349), sea que “tenga lugar antes... para facilitar su ejecución, en el acto de cometerlo o después de cometido para favorecer su impunidad” (art. 433, inc. 1°).

Ahora bien, “los malos tratamientos de obra”, en principio, consisten en la fuerza o energía física empleada contra una persona o acometimiento material que ésta padece, o poner las manos sobre ella, ejercidos contra su libertad y seguridad individual, pero que por su poca entidad resultan subsidiarios de los actos ilícitos contra la autodeterminación y, por lo mismo, entendemos que todo castigo físico idóneo para estos fines, aunque no deje marcas en el cuerpo, configura violencia, más aún si se repara en que el art. 439 amplía el concepto a la denominada violencia ficta o impropia y entonces abarca las lesiones leves y menos graves que se provoquen porque los daños que exceden a aquellas califican la conducta²⁵.

Por detención se entiende la privación de libertad física o ambulatoria de una persona durante un tiempo indeterminado²⁶, obligándola a permanecer en un lugar contra su voluntad, lo que puede empeorarse con amarras (arts. 158, N° 4°, y 433, N° 2°).

Depredación es sinónimo de pillaje, devastación, saqueo, despojo, asalto, rapiña, ratería, latrocinio, atraco, desvalijar, en otras palabras, privar a uno de lo que tiene, y que la LCT resume en el vocablo “apoderarse” (art. 2°, N° 2), es decir, coger materialmente una cosa con intención de ejercer de hecho sobre ella los atributos propios del dueño

²⁵ Labatut: op. cit., t. II, N° 469, pág. 204; Etcheberry: op. cit., t. III, pág. 338; y Verdugo: op. cit., t. V, págs. 106 y 107.

²⁶ Eddy Opolo López López, capitán del buque mercante “Leopard”, que fue secuestrado junto con su tripulación por piratas somalíes, el 12 de enero de 2011, en el Océano Índico y liberado el 30 de abril de 2013, previo pago de un elevado rescate (suplemento “Sábado” de “El Mercurio”, de Santiago de Chile, N° 792, de noviembre de 2013, págs. 3 a 10).

(art. 641 CC)²⁷, en la especie, mediante el empleo de procedimientos o fuerza para ingresar a sustraer los bienes situados a bordo y/o apropiarse de los bajeles asaltados o tomar su control, lo que implica sometimiento de la tripulación a los delincuentes, que se traduce en la pérdida de sus facultades de mando y dirección del artefacto, comprometiendo la autoridad y la seguridad de la navegación o vuelo (arts. 65, incs. 1° y 2°, CA, 905 CCom y 50, 51 y 52 LN), al obedecer las órdenes de los hechores y basta con ello, sin que sea necesario que éstos operen directamente los mandos²⁸.

El uso precisa aprovechamiento por parte de quien no interviene directamente en las acciones y representa el desarrollo progresivo del propósito criminal primitivo hasta obtener el fin último perseguido, merced a la obra de otros.

Incitar: mover, estimular, alentar, excitar a otro para realizar los actos mediante consejos o convencimiento.

Facilitar es posibilitar el ejercicio de la piratería, como proporcionar los medios o mantenerla por cualquier otra forma, que en el presente los acerca a la destinación del art. 114, con prescindencia de la anacrónica referencia al corso y, además, se complementa con ilícitos similares contra la seguridad del Estado (art. 4°, letra d, LSE) e infracciones por posesión ilegal de armas (art. 8° LCA) (supra 9.4.2).

8.4. Elementos normativos del tipo: 8.4.1. Acto “ilegal” (art. 101, letra a, inc. 1°, CDM), esto es, “fuera de los casos permitidos por la ley” (arts. 19, N°s. 7°, letras b, c, d y g, y 24°, inc. 3°, CPR y 143 CP) y con fines distintos de aquéllos, exigencia similar a la falta de “autorización legítima” (art. 114).

8.4.2. Contra buques o aeronaves “**privadas**” (art. 101, letra a, inc. 1°): se restringe a los navíos (arts. 831 CCom y 4° y 11 LN) o aviones (arts. 27, 29 y 31 CA) de propiedad particular, cualquiera sea el destino

²⁷ Etcheberry: op. cit., t. III, pág. 288; y Labatut: op. cit., t. II, N° 460, pág. 196.

²⁸ Awner et al: “La llamada piratería aérea del derecho internacional”, págs. 54 y 55.

que se les asigne por sus dueños, así sean regidos primordialmente por los CCom, CA y la LN, exploradores, en misiones científicas individuales o reservadas y los yates de recreo. En la terminología moderna, se excluyen los buques y aeroplanos públicos, como los de guerra, sujetos al CJM (arts. 823, inc. final, CCom, 3° y 30, letra a, CA, 164 y 165 LN y 3° y 5° CJM), hospitales, barcos del Estado en misión científica, cultural o diplomática o sus embarcaciones cisternas²⁹, y en lo que concierne a los atentados contra naves de la Armada aparecen descritos en ese compendio, que por su especialidad desplaza a la figura genérica de la piratería, a saber: pérdida maliciosa de un vapor (art. 384), causarles daño o averías (art. 385), ocasionar culposamente incendio, abordaje, varada, choque o avería grave (arts. 386 y 387), introducir o permitir luces o materiales inflamables en pañoles o almacenes (art. 398), tolerar actos que provoquen incendios (art. 399), practicar alteraciones en los departamentos del bajel (art. 400), no usar los medios disponibles para evitar la pérdida total del artefacto y salvar a la tripulación (art. 388), consignar en planos o proyectos de construcción de buques u obras de la defensa nacional, errores que ocasionen perjuicios o sean peligrosos (art. 397) y/o consentir a otro apartarse de los planos o instrucciones en la construcción o carena de una embarcación (art. 396).

8.4.3. Prevalerse de **navío armado**: es el empleo organizado de barcos que navegan fortificados ilegalmente y sin bandera, sin que medie un estado regular de guerra. Desde luego, la LCA somete al control y supervigilancia de la autoridad militar a “las armas, explosivos, fuegos artificiales, artículos pirotécnicos y otros elementos similares” (art. 1°, inc. 1°) y pormenoriza las distintas clases de este armamento (art. 2°) para reprimir cualquier manejo al margen de su preceptiva (título II). A dicho catálogo se suma el epítome más amplio de armas que ofrece el art. 132 CP, que todavía establece su utilización o porte como agravante especial para estas apropiaciones (art. 450, inc. 2°) y en general para todos los injustos (art. 12, N° 20°), pero las dos quedan absorbidas dentro del tipo específico de la piratería (art. 63, inc. 2°). Y la LSE castiga a los participantes activos e indirectos en la organización de milicias

²⁹ Fontecilla: “Tratado de derecho procesal penal”, t. I, pág. 381; y Cousiño: “Derecho penal chileno”, t. I, N° 46 B, págs. 171 y 172.

privadas, grupos de combate u otras organizaciones semejantes, con el fin de sustituir, atacar o interferir en el desempeño de la fuerza pública, o alzarse contra los Poderes Públicos, o atentar contra ciertas autoridades (art. 4º, letra d) y que agrava “en tiempo de guerra externa” (art. 5º, inc. 3º).

Por lo demás, la nacionalidad chilena de las naves les permite enarbolar el pabellón patrio, previa matrícula e inscripción en el registro pertinente (art. 15 LN) y la misma nacionalidad de la tripulación (arts. 13 y 14 LN), entre las exigencias legales que la habilitan para hacerse a la mar (arts. 22, inc. 2º, y 24, inc. 1º, LN) y sin la cual pasa a convertirse en bastarda.

Su fiscalización corresponde a la policía marítima, dependiente de la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante Nacional de la Armada de Chile (arts. 5º, 6º, 95 y 97, inc. 1º, LN y 404 CJM).

8.4.4. Cometidos en **alta mar** o lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado (art. 101, letra a, párrafos i e ii): circunstancias inherentes al ilícito, pero a su vez incorporadas en la agravante propia de los robos, asentada en los sitios faltos de vigilancia, oscuros, solitarios “o que por cualquier otra condición favorezca la impunidad” (art. 456 bis, N° 1º) o la “aseguren o proporcionen”, que asimismo consume la genérica del “despoblado” (art. 12, N° 12º), puesto que todas obedecen al aprovechamiento de las ventajas que envuelve, no sólo para garantizar los resultados de la acción criminal ante las nulas probabilidades de auxilio a las víctimas, y la confianza que confiere a los agentes de no ser descubiertos, con la intensificación de la antijuricidad que representa “el mayor estado de indefensión y peligro para las personas atacadas”³⁰, condiciones que también se subsumen en la figura central (art. 63, inc. 2º).

8.4.4.1. En todo caso, exige algunas aclaraciones porque el mar cubre casi los dos tercios del globo terráqueo y desde tiempos inmemoriales ha sido el medio de comunicación por excelencia ofrecido por la naturaleza

³⁰ Cury: op. cit., párrafo 33, N° IV g, págs. 538 y 539; y Politoff et al: op. cit., t. II, pág. 373.

a la humanidad y explotadas varias de sus riquezas, al extremo que para la mayoría de las potencias la navegación marítima es vital y para otras la pesca es la base de su economía. Por eso, la comunidad mundial ha sectorizado su enorme extensión, dejando a la alta mar la vastedad oceánica allende el mar costero que baña la orilla, cuya característica es la ausencia de una jurisdicción determinada (art. 89 CDM). La línea que señala el confin del mar litoral marca el comienzo de la alta mar (art. 58 CDM), que nuestra legislación declara “*res communis*” (art. 585 CC), vale decir, común a todos los hombres, no apta de dominio y ninguna nación, corporación o individuo tiene derecho de apropiársela³¹. Se asimila con el mar libre, adagio fundado en el interés de la civilización y de la vida de los pueblos, principalmente para su progreso económico, ya que sin esa libertad no sería posible el incremento del comercio —exportación e importación de materias primas y productos elaborados—, fuente indispensable de su subsistencia y desarrollo. Así se transforma en patrimonio de todos los hombres y los obliga a restringir “la libertad de los mares”, en aras del “buen orden en el mar”, para tipificar los ilícitos no sólo en la legislación interna, sino a perseguirlos aunque sean llevados a cabo fuera de sus fronteras³².

8.4.4.1.1. Así impone la división oceánica que distingue el mar territorial, la zona contigua, el mar adyacente y el mar presencial. Al primero se le llama además costero, jurisdiccional o litoral y baña la costa nacional hasta 12 millas marinas medidas desde las respectivas líneas de base o de la marea baja a lo largo del borde (art. 593 CC), contiene el territorio insular, plataforma y subsuelos continentales y aguas interiores y en ellos el Estado ejerce soberanía completa.

La zona contigua o complementaria se prolonga hasta las 24 millas marinas, incluido el mar ribereño, para la prevención y sanción de las infracciones a las leyes patrias y reglamentos, tanto aduaneros como sanitarios (art. 593 CC), bajo control de la policía marítima. El mar adyacente o zona exclusiva económica prosigue hasta las 200 millas marinas a efectos de explorar, explotar, conservar y administrar los

³¹ Vodanovic: op. cit., t. III, N° 128 b, pág. 92; y Rosende: op. cit., N° 25, pág. 15.

³² Politoff et al: op. cit., t. I, pág. 124.

recursos naturales vivos o no del subsuelo marino (art. 596 CC). Y el mar presencial configura un triángulo marino cuyo vértice lo integra la Isla de Pascua, a partir del cual corren sendas paralelas hasta la línea fronteriza con Perú, por el norte; y el Polo Sur, sobre la hipotenusa de las líneas de base que corresponden a las sinuosidades del borde ribereño (art. 2º, N° 24º, LPA) para participar en las actividades económicas y científicas y otorgar seguridad y protección al patrimonio marítimo³³.

8.4.4.2. Sobre esos cimientos es menester destacar que, con arreglo al proverbio de la territorialidad, “los delitos cometidos dentro del mar territorial o adyacente quedan sometidos a las prescripciones de la ley penal local” (art. 5º), cuya extensión prosigue hasta las 200 “millas marinas contadas desde las líneas de base” (art. 596, inc. 1º, CC) sobre las cuales Chile proclama “jurisdicción y soberanía exclusiva” (Dec. Supr. de RR. EE. N° 432, de 23 de septiembre de 1954, junto con Perú y Ecuador) y así la ley penal homologa las locuciones “territorial” y “adyacente”, que la preceptiva civil diferencia³⁴.

8.4.4.2.1. En realidad sólo el **mar costero** o litoral configura territorio real o natural sobre el cual el Estado ejerce plena soberanía (12 millas marinas), en tanto que en la zona contigua se tendría únicamente un derecho de policía internacional y fiscal (art. 593, inc. 1º, CC) y la declaración conjunta basada en la protección de la riqueza marina sólo rige para los tres gobiernos pactantes, dado que ha sido rechazada por la casi totalidad de las restantes naciones³⁵.

En síntesis, las depredaciones en estas aguas por naves bastardas quedan circunscritas a la destinación al pillaje o, en su defecto, constituyen

³³ Rodríguez: “El elemento físico del Estado”, N° 15, págs. 27 y 28; y Martínez: “La ocupación efectiva de nuestro mar – La gran tarea de esta generación”, págs. 233 a 245.

³⁴ Garrido: op. cit., t. I, págs. 132 y 133; Novoa: op. cit., t. I, N° 110, págs. 155 y 156; y Politoff et al, op. cit., t. I, págs. 100 y 101.

³⁵ Novoa: op. cit., t. I, N° 110, págs. 156 y 157 (nota al pie).

comunes sustracciones (art. 5°)³⁶. A la inversa, la masa que se alarga más allá de ellas, es la alta mar, que no pertenece a nadie y, por consiguiente, es “un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado”, con vigilancia acotada en la zona contigua, al igual que el espacio atmosférico que la cubre y, por ende, coincide exactamente con los “sitios faltos de vigilancia policial” (art. 456 bis, N° 1°) o “despoblados” (art. 12, N° 12°), subsumidos en la descripción.

8.4.5. Elementos **subjetivos del tipo**: propósito personal de la tripulación y/o pasajeros (art. 101, letra a). Los móviles o motivos pueden ser muy diversos, “cualquiera que sea el objeto que se proponga”, pero residuales. Si se pretende alterar el orden público o imponer exigencias o arrancar decisiones a la autoridad, la conducta se desplaza hacia los ilícitos previstos en la LSE (arts. 5° a y 5° b) y si se trata del armamento enumerado en el art. 3° LCA, se violenta esta normativa (art. 8°).

9.- **Concursos.- 9.1. Robos complejos** (art. 433): la piratería es una figura calificada de la regla común de los robos con violencia o intimidación simple (art. 436, inc. 1°), dentro de cuyo ámbito se integran los malos tratos de obra propios del injusto y abarca las lesiones leves y menos graves (supra 8.3), aun cuando advertimos que también existen otras conductas complejas que fusionan al robo diferentes resultados ilícitos adjuntos, que igualmente pueden concurrir en la piratería (art. 101, letra a, CDM), en cuyo evento los profesores separan cualquiera de dichos ilícitos agregados de homicidio, violación, castración, mutilaciones o lesiones graves gravísimas (N° 1°) perpetrados a bordo y prefieren esta figura compleja que desplaza a la piratería, “en virtud del principio de la subsidiariedad”, más si se trata de lesiones simplemente graves o retención bajo rescate (N° 2°). Como el tramo inferior es mayor, pero el superior es menor a las penas asignadas a la piratería, debe infligirse la más grave, en razón de la alternatividad³⁷.

Como de todas formas el núcleo central de estos tipos complejos es el robo con violencia o intimidación en las personas, una de cuyas

³⁶ Ricci: “El delito de piratería en el marco de nuestra legislación nacional”, pág. 334.

³⁷ Politoff et al: op. cit., t. II, pág. 373.

manifestaciones es la piratería, la extraterritorialidad no se altera con los injustos que se le fusionaron.

9.2. Navíos corsarios.- Antiguamente se consideraba la guerra entre pueblos y esta idea legitimaba todo acto tendiente a la destrucción total del enemigo; hoy la guerra es entre Estados y por lo tanto las normas del Derecho Internacional obligan a respetar no sólo la vida e integridad física de las personas, sino también la propiedad particular (art. 46, Cuarta Convención de La Haya), por lo cual la captura bélica debiera afectar exclusivamente los bienes del Estado adversario y no los privados; entonces deviene el despojo de las especies del derrotado en provecho del vencedor y se llama botín cuando se refiere a las cosas muebles en la guerra terrestre.

Pero estas reglas no rigen para la guerra marítima donde los beligerantes tienen derecho a confiscar como presas las naves mercantes y mercaderías contrarias e incluso neutrales porque el escenario natural es el mar, aunque puede también realizarse en los puertos. Sin embargo, en la actualidad el derecho de presa se ejerce únicamente por los Estados contendientes, a través de sus buques de guerra o cruceros auxiliares, después de abolida la llamada “patente de corso” por la Convención Naval de París de 1856, a la que adhirió nuestro gobierno y que era un permiso oficial conferido a un particular para cooperar en el esfuerzo bélico de la nación, mediante una empresa, con el exclusivo fin de causar pérdidas al comercio con el ataque privado a los barcos mercantes y propiedades del enemigo (art. 640 CC) y al neutral que se relacionaba con éste. El corsario procedía por su exclusiva cuenta y riesgo, sin percibir estipendios del Estado, sino que se le recompensaba este servicio “con la cesión de todo o parte del valor de las presas”. Esta licencia oficial diferenciaba el corso de la piratería, que carecía de ella y por eso se sancionaba al que “sin autorización legítima... destinare buques al corso” (art. 114), debido al riesgo para la seguridad del Estado que involucraban las represalias del hostilizado por actividades clandestinas susceptibles de crear o provocar la guerra, con las probables obligaciones reparatorias³⁸.

³⁸ Fernández: op. cit., t. I, págs. 249 y 250; y Etcheberry: op. cit., t. IV, pág. 111.

A pesar que el corso perdió todo interés pues ha sido abolido de las costumbres de la guerra, el art. 114 no fue derogado, por lo que en el presente puede servir para ilustrar nuevas figuras coexistentes con el mismo objeto y el bien jurídico protegido de la seguridad exterior del Estado, como lo precisa el epígrafe del título I, dado que atentan contra los principios del Derecho Internacional, y otro tanto acontece con el riesgo de desatar o instigar un conflicto armado, también factible como colofón de las actividades piratas, de cuyas desavenencias conoce como tribunal especial de primera instancia el presidente de la Corte Suprema (art. 53, N° 3°, COT), bajo el nombre de “causas de presas”, en las que se discute la legitimidad o no del apresamiento de naves y mercaderías enemigas o neutrales en caso de guerra y las probables indemnizaciones por los perjuicios sufridos con ocasión del apresamiento³⁹.

La conducta de destinar embarcaciones al corso, es decir a desplegar operaciones clandestinas de pillaje o despojo naval, entra de lleno en concurso con la modalidad de la piratería consistente en la incitación y favorecimiento de estas actividades (art. 101 CDM) y con algunas infracciones a la LCA (art. 8°), que corresponde penar por el derecho interno cuando se perpetran dentro del territorio, o de acuerdo a la legislación del captor, que es la regla generalmente adoptada si se verifica fuera del suelo patrio⁴⁰, con la salvedad de la LSE.

La expresión “sin autorización legítima” constituye en sí “actos de piratería” desde el momento que no cuentan con licencia y en ambas acciones parte o la totalidad de las presas obtenidas ceden en favor del hechor, con lo que también afectan el dominio de sus dueños, sean pasajeros, tripulantes, cargadores o armadores, conducta que encuadra exactamente con aquellas previstas en la letra c del art. 101 CDM.

El estado de guerra puede suscitarse por declaración oficial o de hecho (art. 418 CJM) y en esta situación operaba la patente de corso, hoy abrogada, pero ahora la LSE regula ambas hipótesis cuando castiga el

³⁹ Casarino: “Manual de Derecho Procesal Orgánico”, t. I, N° 160, pág. 169.

⁴⁰ Novoa: op. cit., t. I, N° 119, pág. 170.

llamado **bandidaje**, al tipificar las conductas contra la seguridad interior del Estado (supra 9.4.2).

9.3. Delitos terroristas.- Si se llevan a cabo **dentro del mar territorial**, ordinariamente se someten a la preceptiva genérica del DP local pues dejan de conformar la piratería. Apesar de ello, el apoderamiento “en contra de una nave” o los “actos que pongan en peligro la vida, la integridad corporal o la salud de sus pasajeros o tripulantes” (art. 2º, N° 2, LCT) e incluso los incendios o estragos en buques (N° 1), pueden compararse a los crímenes o simples delitos cometidos a bordo de un barco chileno en alta mar, susceptibles de sujetarse a esta legislación terrorista (art. 6º, N° 4º, COT), de presentarse sus componentes específicos propios, y cuyos perfiles identificadores son:

9.3.1. Sujeto activo **indiferente**: cualquier persona natural.

9.3.2. Sujeto pasivo **propio**: pasajeros y tripulantes de la nave (supra 8.2.).

9.3.3. **Conductas**: 9.3.3.1. El apoderamiento, examinado con ocasión de la depredación (supra 8.3), y el atentado no son extraños a nuestro sistema, por cuanto al ocuparse de los delitos contra el orden público el CP considera los ataques contra la autoridad y detalla ciertas variantes aclaratorias, como acometer con violencia, emplear fuerza o intimidación (art. 261), agresión a mano armada, o poner manos en los individuos (art. 262), de lo cual la teoría extrae verdaderas agresiones a las personas o bienes⁴¹; pero el léxico le asigna una acepción más amplia, no sólo aparejada a la violencia o coacción, puesto que además se explyra hacia los procedimientos abusivos, desacato grave y acciones contrarias al orden, sin mencionar dichos adjetivos⁴², noción que recoge explícitamente la legislación aérea.

⁴¹ Labatut: op. cit., t. II, N° 356, págs. 96 y 97; y Etcheberry: op. cit., t. IV, págs. 263 y 264.

⁴² Dictionarios de la Lengua Aristos, acepciones 5 y 6, pág. 77; y Enciclopédico Ilustrado Sopena, t. I, significación 3, pág. 357.

9.3.3.2. En relación a los incendios de navíos, la penalidad se gradúa según la gravedad de los daños que el siniestro ocasione a las personas, y distingue si el delincuente pudo preverlos (art. 474, incs. 1° y 2°) o no (inc. 3°); o embarcación en que actualmente hubieren una o más personas, siempre que el culpable haya podido preverlo; o en buques mercantes cargados con explosivos u objetos inflamables (art. 475), sin atender a los resultados ni su previsibilidad, sino al albur que corren las personas⁴³, sanciones que en cada caso pueden aumentarse en 1, 2 ó 3 tramos (art. 3°, inc. 1°).

9.3.3.3. Es útil no perder de vista la investidura de los ofendidos, pues si son jefes de Estado u otra autoridad política, judicial, militar, policial o religiosa (art. 2°, N° 3°, LCT) o dignidades en razón de sus cargos o sus cónyuges y parientes (art. 5° a, incs. 2° y 3°, LSE) cogen extraterritorialidad (art. 27, letra a, LSE), o en el supuesto inicial cuando afectados y malhechores son chilenos y se encuentran a bordo (art. 6°, N° 6°, COT), que no hacen otra cosa que reforzar tal calidad.

Además, el homicidio califica los ilícitos (arts. 3°, inc. 2°, LCT y 5° a, incs. 1° y 2°, LSE) y el secuestro, detención o retención facultan la misma elevación de la penalidad en 1, 2 ó 3 tramos (incs. 1° y 2°), que resulta hiperagravada con ocasión del magnicidio (art. 5° b, inc. 4°, LSE).

9.3.3.4. En contraposición, los estragos en las naves (art. 480) constituyen delitos de lesión y se realizan por medio de sumersión, que equivale a su hundimiento, o por varamiento, que significa encallar, dejarla sobre las piedras o arena; pero de estas acciones sólo el naufragio con riesgo para las personas puede desatarse en alta mar y ser extraterritorial, porque es poco menos que imposible embarrancar en mar abierto, lo que con frecuencia sucede en la costa o en aguas del litoral.

9.3.3.5. Elementos **subjetivos del tipo**: las finalidades tiñen estas acciones (art. 1°) y las separan de otras similares, aquellas consisten en:

⁴³ Bascuñán: “El delito de incendio”, párrafos 4 y 5, págs. 80 a 85.

i) “producir en la población o en una parte de ella el temor justificado de ser víctima de delitos de la misma especie, sea por la naturaleza y efectos de los medios empleados, sea por la evidencia de... un plan determinado... contra una categoría o grupo determinado de personas”, ánimo que se presume si se lleva a cabo “mediante artificios explosivos o incendiarios, armas de gran poder destructivo, medios tóxicos, corrosivos o infecciosos u otros que pudieren ocasionar grandes estragos o mediante el envío de cartas, paquetes u objetos análogos de efectos explosivos o tóxicos” (art. 1º), que la LCA prohíbe.

ii) “arrancar resoluciones de la autoridad o imponerle exigencias”.

De no mediar tales designios, estas acciones bien podrían quedar cubiertas por la normativa común del CP.

9.4. Atentados contra el orden público.- Estos dos recientes postulados se repiten en los arts. 141, inc. 3º, CP y 5º b, inc. 1º, LSE (supra 9.3.3.5. ii), y se traducen en condiciones de diversa índole, para ser cumplidas por la autoridad en la última hipótesis⁴⁴, todo con la intención de alterar el orden público⁴⁵, que se equipara con “acto de violencia destinado a alterar la tranquilidad pública”, lo mismo que “el temor justificado de producir en la población o en una parte de ella” (supra 5), vale decir, “aquel sereno convivir ajeno a todo atentado, libre de peligro, dentro del respeto y de la normalidad que la ley ampara”⁴⁶.

9.4.1. El art. 2º, Nº 2, LCT asemeja las naves y aeronaves con otros medios “de transporte público en servicio”, los que la LSE protege de la destrucción, inutilización, paralización, interrupción o menoscabos, y de los impedimentos o dificultades a su libre acceso, a través de los “delitos contra el orden público” (art. 6º, letra c), cuya penalidad depende de la gravedad de eventuales daños contra las personas (art. 7º, incs. 2º al 5º), como también reprime, entre los ilícitos “contra la normalidad de las

⁴⁴ Garrido: op. cit., t. III, Nº 23.1.8 a, pág. 392.

⁴⁵ Politoff et al: op. cit., t. II, pág. 207.

⁴⁶ Etcheberry: “El derecho penal en la jurisprudencia”, t. III, Nº 471, págs. 438 a 440.

actividades nacionales, toda interrupción o suspensión colectiva, paro o huelgas ilegales del transporte” (art. 11).

Como es fácil deducir, aquí también surgen los ataques que involucran operaciones del transporte, cuyos medios entrañan tanto el terrestre, marítimo y aéreo, con la descripción de conductas parecidas, aunque la LSE resguarda el orden público, noción más amplia y genérica de aquellos fines específicos que exige la LCT, en vista de lo cual la especialidad cede en favor de esta última, dejando como residual la norma de la LSE⁴⁷, cuando los hechos se desarrollan a bordo o en el mar costero.

9.4.2. También, entre las conductas contra la seguridad interior del Estado, sanciona el **bandidaje**, que consiste en incitar, inducir, financiar o ayudar a la organización de milicias privadas, grupos de combate u otras **organizaciones semejantes** y a los que formen parte de ellas en tiempo de paz (art. 4º, letra d, LSE) y que califica si ocurren bajo estado de guerra (art. 5º, inc. 3º), conductas que asimismo encuadran en la LCA cuando se emplee determinado armamento prohibido (arts. 3º y 8º) y en los actos de piratería (art. 101, letra c, CDM) cuando entre las organizaciones semejantes surjan navíos piratas o dedicados al pillaje (art. 114 CP).

9.4.3. Al igual que la piratería, los injustos contra la seguridad del Estado son extraterritoriales (arts. 3º, N°s. 3º y 4º, CJM y 27, letra a, LSE), lo cual los somete a la legislación nacional aunque se cometan en alta mar, de manera que si la destrucción, inutilización, paralización o deterioro de los buques o aviones se lleva a cabo mediante incendio, estragos u otros medios con daño o peligro para las personas, y para alterar el orden público, por su especialidad, prevalece sobre la piratería, cualesquiera sean los resultados. Lo mismo procede con el bandidaje que prevalece en virtud de la especialidad, dada la peculiar finalidad política que ostenta, por sobre la LCA y la piratería.

⁴⁷ Awner et al: op. cit., págs. 224 y 225.

9.5. Bombas y explosivos.- La LCA castiga a los que poseyeren material de uso bélico, explosivos, bombas y otros artefactos de igual naturaleza, sustancias químicas para ser empleadas en la fabricación de explosivos o de base para la elaboración de misiles o cohetes, bombas, y elementos lacrimógenos y de efectos fisiológicos (arts. 2º letras a, b, c y d, y 9º, inc. 1º), a quienes los fabricaren, transformaren o traficaren (art. 10), a los poseedores o que mantuvieren armas largas con cañones recortados, o cortas que funcionen automáticamente, o artefactos fabricados sobre la base de gases asfixiantes, paralizantes o venenosos, de sustancias corrosivas, o de metales que por la expansión de los gases producen esquirlas, o los implementos destinados a su lanzamiento o activación, bombas o artefactos incendiarios (arts. 3º, incs. 1º a 3º, y 13), o su porte (arts. 11 y 14) o posesión (art. 9º), todas sin autorización o inscripción; y otro tanto hace el CP con el que fuere aprehendido con bombas explosivas o preparativos conocidamente dispuestos para incendiar o causar estragos (art. 481), conductas todas que quedan subsumidas en los hechos punibles reseñados porque el ingrediente de nave armada no discrimina las autorizaciones de su carencia.

9.5.1. A la vez sanciona a los que organizan, pertenecen, financian, dotan, instruyen, incitan o inducen a la creación o funcionamiento de milicias privadas, grupos de combate o partidos militarmente organizadas, armadas con elementos prohibidos (art. 8º, inc. 1º), en términos similares a LSE (supra 9.4.2.), conductas que se enmarcan también en el art. 114.

9.6. Asociación ilícita.- Toda agrupación que tenga por objeto atentar contra el orden social, las buenas costumbres, las personas o las propiedades, deviene delito por el solo hecho de organizarse (art. 292). Se castiga a las personas naturales en diversas proporciones, según los atentados configuren crímenes o simples delitos contra la propiedad, donde se inscribe la piratería, que por su penalidad es un crimen; y según su grado de intervención, sean jefes, o hayan ejercido mando o provocadores (art. 293, inc. 1º), hubieren tomado parte en sus acciones, o a sabiendas y voluntariamente le suministren instrumentos o medios (art. 294) y quienes sufrirán las penas por los ilícitos cometidos en concurso con la asociación (art. 294 bis, inc. 1º), con prescindencia del axioma de

la consunción. En tanto que impondrá la disolución o cancelación de la personalidad jurídica de la asociación, si la tuviere (inc. 2°).

Pero a la vez reprime las cofradías armadas (arts. 4°, letra d, LSE y 8° LCA), de suerte que el concurso se resuelve en favor de la LSE que desplaza a los restantes tipos y sólo deja como subsidiarias de toda esta preceptiva a las figuras del CP (supras 9.4.2 y 3).

10.- La **piratería aérea**.- Consiste en la coerción armada sobre el piloto y tripulación de un avión (art. 27 CA) para obligarla a desviar el itinerario, o atentados encaminados a imponer condiciones u obtener rescates, sea con fines políticos, debido a fermentos revolucionarios, o móviles de delitos comunes, muchas veces lucrativos, bajo la amenaza de hacerlo caer o de dar muerte a sus ocupantes, si no aceptan ciertas determinaciones o estipulaciones.

Los jurisconsultos discuten su naturaleza, toda vez que el bien jurídico lesionado es la seguridad y vida de las personas y de la aviación y sólo muy excepcionalmente podría amagar la propiedad, como acontece con la piratería marítima⁴⁸, de modo que esta preceptiva interna no le es aplicable, aunque ninguna apropiación es lícita, sea en favor del pirata o del Estado que recibe la aeronave.

10.1. Sea como fuere, la frecuencia adquirida en los tiempos modernos que afecta los intereses globales y exige cooperación universal para su represión⁴⁹, ha movido a la comunidad mundial a restringir la libertad de los mares y del espacio atmosférico con acuerdos tendientes a contener tales ilícitos. Es así como Chile ha suscrito algunos pactos adicionales a la legislación interna sobre navegación aérea que rige desde 1925, por haber sufrido experiencia en este sentido⁵⁰ en un período no exento de alteraciones trascendentes, en especial en el ámbito criminal

⁴⁸ Politoff et al: op. cit., t. II, pág. 374; y Etcheberry: “Derecho Penal”, t. IV, págs. 330 y 331.

⁴⁹ Novoa: op. cit., t. I, N° 119, pág. 170; y Etcheberry: op. cit., t. III, pág. 348.

⁵⁰ Vodanovic: op. cit., t. III, N° 373 a, págs. 284 y 285.

porque muchos tipos fueron derogados por el CA de 1990, y entonces reserva a los convenios internacionales un estatuto subsidiario: cuando pueden complementarse con algunos preceptos del CP y otros contenidos en leyes especiales adquieren esa calidad, pero de no ser así, se convierten en marco, desde que al sacarlos del ordenamiento local obligan de nuevo al Estado a poner en práctica sus normas programáticas⁵¹, de acuerdo con la CVDT.

10.2. En este predicamento aparecen, desde ya, el incendio en “cualquier lugar”, causando la muerte o mutilaciones o lesiones graves gravísimas (art. 475) o simplemente donde “actualmente hubiere una o más personas” (art. 475, N° 1°) (supras 9.3.3.2 y 3), amén de los estragos (art. 480) y las figuras especiales e hiperagravadas consagradas en la LCT y LSE.

10.3. A su turno, el CA describe varias conductas contra los ataques y no hacia el apoderamiento o toma de control del aparato, salvo en cuanto esas maniobras pudieran ser lesivas para sus ocupantes y así sanciona los atentados sin violencia ni intimidación, “en contra de una aeronave en vuelo o en servicio” y los “actos que pongan o puedan poner en peligro la vida, la integridad personal o la salud de sus pasajeros y tripulantes” (art. 194 bis CA). Ello en cumplimiento del CIABA, propagado en el DO de 17 de diciembre de 1974, destinado a la represión de: i) los quebrantamientos a las leyes penales; ii) los actos, sean o no contravenciones, que pongan o puedan poner en peligro la seguridad del avión o de las personas o bienes ubicados en él; iii) que pongan en peligro el buen nombre y la disciplina a bordo; e iv) infracciones o actos ejecutados a bordo de cualquier aparato de los Estados contratantes en vuelo sobre la alta mar u otra zona fuera de su territorio.

10.3.1. En todo caso, el CA distingue las **infracciones** a “las leyes aeronáuticas y a los reglamentos, que no constituyen delito” y “a las instrucciones de general aplicación dictadas por la autoridad aeronáutica” (art. 185, incs. 1° y final), siempre que no medie violencia ni intimidación,

⁵¹ Ribera: “El derecho internacional en la jurisprudencia del TC chileno”, N° 4.4.6, pág. 60.

ni “pongan o puedan poner en peligro la vida, la integridad personal o la salud de sus tripulantes o pasajeros”.

Aquéllas las castiga con sanciones administrativas (art. 20) que abarcan: A) los atentados, en su sentido más amplio de la expresión, los procedimientos abusivos, la desobediencia grave; y B) las acciones “que pongan en peligro el buen orden o la disciplina a bordo” (art. 1º, N° 1, letra b, CIABA). Así se circunscriben a desobediencias o resistencias a las instrucciones, que pueden consistir en negativa expresa o tácita a acatarlas o en abierta oposición o cuestionamiento de la autoridad del comandante (arts. 65, incs. 3º y 4º, y 66 CA), como rebeldía del pasajero a entregarle las armas que lleva, antes de iniciar el vuelo, aunque disponga de la autorización pertinente para portarlas (art. 72 CA).

Por orden es dable entender la situación de normalidad o tranquilidad gracias al respeto a la autoridad e instrucciones, que elimina alteraciones o perturbaciones⁵².

Disciplina es la “ordenación de deberes que tiende a un fin común y llevada a la práctica bajo la dirección de una autoridad” (reglamento de disciplina de la Armada), en la especie el comandante del avión.

10.4. En contraste, esos mismos actos, sean o no contravenciones, cuando **amaguen** o puedan **amenazar** la **seguridad** de las **personas** adquieren un tinte punible. **Elementos**:

10.4.1. Sujeto activo **indiferente**: dadas las locuciones “los que” (art. 194 bis CA), puede ejecutarlos cualquier persona natural (art. 58, inc. 2º, CPP).

10.4.2. Sujeto pasivo **propio**: tripulantes y pasajeros de la aeronave afectada. La tripulación es el personal que desempeña labores a bordo, sean profesionales con tareas indispensables para la operación, o auxiliares con labores de servicio, atención, cuidado y seguridad de las personas y cosas transportadas (arts. 58 CA y 152 ter A, letras a y b,

⁵² López Bourasseau: “Jurisprudencia constitucional”, pág. 14.

CTra). Pasajeros son los usuarios o individuos que viajan en el aparato (art. 145 CA).

10.4.3. **Conductas:** los actos que pongan o puedan poner en jaque la vida, integridad personal o la salud de los tripulantes o pasajeros (art. 194 bis), de esta manera coincide con el apoderamiento o atentado contra aeronaves o idénticos actos, como los sancionados en la LCT (art. 2º, N° 2) y la CDM (art. 101, letra a), como también las “infracciones a las leyes penales” (art. 1º, N° 1, letra a, CIABA).

Se trata de un ilícito de peligro abstracto, por lo que basta con el riesgo de provocar los detrimentos e incluso tan solo la probabilidad que se lleve a cabo el infortunio, verbi gracia, causar estropicios que incapaciten al aparato para volar o lo tornen arriesgado. De no concurrir el trance, derivan en simple contravención administrativa a la preceptiva e instrucciones aeronáuticas (art. 185 CA).

10.4.4. Elementos **normativos del tipo:** i) “en contra de una **aeronave**” privada (art. 101, letra a, inc. 1º, CDM) lo es “todo vehículo apto para el traslado de personas o cosas y destinado a desplazarse en el espacio aéreo, en el que se sustenta por reacción del aire con independencia del suelo” (art. 27 CA);

ii) “en **vuelo** o en **servicio**” (art. 194 bis): se considera “en vuelo desde el momento que comienza a moverse con el objeto de despegar, hasta detenerse una vez finalizado el vuelo” (arts. 28 CA y 152 ter A, letra e, CTra), sea que circule en el espacio atmosférico que cubre el territorio nacional o sobre la alta mar (arts. 2º, inc. 1º, y 5º, inc. 1º, CA y 101, letra a, CDM) o en cielos extraños (art. 6º, N° 8º, COT), con mayor razón si aterrizan en Chile y afectan el interés nacional (art. 5º, inc. 3º, CA).

El espacio de aire que cubre el territorio real y el mar costero integran el territorio del Estado y queda bajo su jurisdicción exclusiva (art. 1º CA).

En servicio, comprende aquellos actos o labores concretos impuestos por las funciones propias del transporte, pero ajenas al vuelo mismo,

como serían las actividades anteriores al despegue, desde el comienzo del recorrido entre los hangares hasta la pista de despegue, su permanencia en ella durante la carga o acceso de personas y la aplicación de la fuerza motriz (arts. 152 ter A, letra d, CTra y 1º, N° 3, CIABA).

iii) sin violencia ni amenazas (art. 194 bis), en buenas cuentas las mismas rebeldías, resistencias y desobediencias anotadas (supra 10.2.1).

10.5. Por lo que toca a “las infracciones a las leyes penales” perpetradas a bordo, en territorio o cielos nacionales, los aviones, personas y cosas transportadas están sometidos a las leyes chilenas (arts. 1º y 2º CA), al igual que durante la aeronavegación sobre alta mar (arts. 5º CP, 3º LN y 309 CDIP) y el vuelo de aparatos nacionales en cielos no sujetos a la soberanía de nadie (arts. 5º, inc. 1º, CA y 101, letra a – ii, CDM), sin perjuicio que el comandante de la nave puede “desembarcar tripulantes, pasajeros y carga, en una escala intermedia, por motivos que puedan afectar el orden o la seguridad” (art. 68, letra a, CA) y entregar a las autoridades competentes, previa notificación, a cualquier sujeto de quien sospeche fundadamente que haya cometido una grave infracción o delito, con los informes y pruebas de que disponga (art. 9º CIABA).

11.- Empero, también la legislación internacional se preocupa de combatir las agresiones de hecho o coacción y en La Haya se celebró la CRAIA, publicada en el DO de 19 de abril de 1972, que propicia el castigo de la apropiación a bordo de una aeronave en vuelo, mediante violencia, amenaza (art. 296) o cualquier otra forma de intimidación, y ejerce su control, o intente cometer alguno de estos actos y también a su cómplice (art. 1º), complementado por el “abordaje culpable en... el aire entre... aeronaves de distinto pabellón” (art. 309 CDIP) y por el PRAIVA, divulgado en el DO de 9 de septiembre de 1989. Además, los aeroplanos aparecen específicamente aludidos como objeto de los “actos de piratería” diseñados en el art. 101 CDM y entonces también pueden insertarse dentro de las referidas “infracciones a las leyes penales”.

“Se entiende por abordaje aéreo la colisión entre dos o más aeronaves en vuelo” y los daños ocasionados a un avión en movimiento o a personas

o bienes a bordo, provocados por otro aparato en movimiento, aunque no medie choque (art. 161 CA).

Sin embargo, la derogación de la LNA (art. 202 CA) abrogó su art. 58 que tipificaba paralelas conductas y sólo contempla algunas figuras contra la seguridad de la aviación civil (título XIII) ejecutadas por el personal aéreo, como los comandantes, pilotos, personal auxiliar a bordo o en tierra y responsables de la aeronavegación (art. 101, letra a, inc. 1°, CDM); pero también hay otras relativas a impedimentos en las pistas de aterrizaje, a saber:

Elementos:

11.1. Sujetos activo y pasivo: los mismos de los atentados (supras 10.4.1 y 2).

11.2. **Conductas:** a) detenerse o penetrar en la pista de aterrizaje; b) consentir la entrada de animales a un aeródromo (art. 197 CA); y c) colocar obstáculos en las pistas de aterrizaje (art. 198, letra e, CA). Si este hecho “fuere cometido maliciosamente por personal de tierra” (inc. final) o “se causaren daños a la aeronave, cosas transportadas u otros bienes” (art. 199 CA), se aumenta la penalidad. Así pueden conciliarse con un avión que sin hallarse en servicio se encuentre en el aeropuerto o perturbe sus servicios si pone o pueda poner en riesgo la seguridad de sus instalaciones (art. 1° bis, letra b, añadido al CIABA por el PRAIVA).

Los daños abarcan desde aquellos mínimos (art. 495, N° 21°) hasta la destrucción y tradicionalmente se conocen bajo el nombre de **sabotaje**⁵³, que también sancionan las LCT y LSE.

11.3. Elementos **normativos del tipo ilicitud:** en general se refiere a acciones contrarias al ordenamiento jurídico desde un punto de vista objetivo, sin considerar las motivaciones subjetivas del sujeto activo.

⁵³ Etcheberry: op. cit., t. IV, pág. 330.

A diferencia de la piratería náutica, aquí la violencia admite las más amplias variedades, siempre que cree un clima de peligro potencial e inmediato y puede ejercerse tanto sobre alguien de la tripulación como cualquiera de los pasajeros.

La intimidación o amenaza también puede revestir diversas formas de una acción que implique un albur real o efectivo y sea seria. Por lo que concierne a la intensidad de ambas, basta su capacidad de doblegar la voluntad del comandante, sin tomar en cuenta el sujeto pasivo que la padece.

11.4. Cualquiera otra forma de intimidación: bien puede recaer sobre personas que no se encuentren a bordo, sino en tierra⁵⁴ o amenaza de sabotajes o atentados a las instalaciones o servicios de la navegación aérea que la entorpezcan o la hagan peligrar. Y a este respecto, el adicionado art. 1° bis CIABA enuncia ciertos actos que ilícita e intencionalmente, mediante cualquier artefacto, sustancia o arma, pongan o puedan poner en trance la seguridad del recinto, tales como:

A) Actos de violencia en un aeropuerto contra una persona que preste servicio a la aviación civil internacional y cause o pueda inferir lesiones graves o la muerte; y

B) la destrucción y graves daños en las instalaciones de un aeropuerto que preste servicios a la aviación civil internacional o un aparato que sin hallarse en servicio se encuentre allí o perturbe sus servicios.

11.4.1. A su vez, las reprime la legislación interna, sea como conductas terroristas si concurren las finalidades indicadas en la LCT (arts. 1° y 2°, N° 2) y que se califican cuando se producen muertes o lesiones graves (art. 3°, inc. 2°) (supra 9.3), o contra la seguridad del Estado para alterar el orden institucional (art. 5° a, ley N° 12.927) o el orden público (art. 6°, letra c), que dentro del apoderamiento contiene el control del avión (supras 8.3 y 11) y que igualmente se agrava, de acuerdo con la entidad de los resultados adicionales (art. 7°, inc. 2°).

⁵⁴ Awner et al: op. cit., págs. 46 y 47.

Asimismo, son extraterritoriales en virtud de estar comprendidas en tratados celebrados con otras potencias (art. 6º, N° 8º, COT).

11.4.1.1. Los incendios y estragos contemplados en el N° 1 del art. 2º LCT a los barcos “u otro lugar cualquiera” (art. 474, inc. 1º), o sitio “en que actualmente hubiere una o más personas” u “otros lugares análogos a los buques mercantes” (art. 475), es posible extenderlos a las aeronaves comerciales como expresamente lo hacen los tratados, si se tiene presente la idea de “lugar” que evoca “un recinto cerrado, es decir, una porción del espacio comprendida dentro de ciertos límites y protegida por reparos que impiden el acceso libre e indiscriminado” y cuya “entrada debe lograrse a través de ciertas vías especialmente destinadas a ello”⁵⁵, que se concilian con la estructura de los aviones y, por consiguiente, encuentran cabida entre los objetos de tales incendios con las modalidades que describe el CP, como la presencia de la tripulación y/o pasajeros, siempre que obren los fines de la LCT.

11.4.1.2. En lo atinente a los estragos (art. 480), no se sindic a las aeronaves entre los objetos, como ocurre con los buques, se trata de un delito de resultado que exige deterioro en la propiedad ajena⁵⁶ por medios altamente peligrosos distintos del fuego propio del incendio, con una destrucción ruinoso o generalizada, mayor a la residual de los simples daños (arts. 484 y 488), pero la recapitulación se vuelve meramente explicativa cuando alude a “la aplicación de cualquier otro medio de destrucción” muy poderoso, frente a lo cual no vemos inconveniente en incluir estos artefactos siempre que sean propiedad ajena y que se cumplan los fines de la LCT, cuando afecten los aparatos o instalaciones.

11.4.2. Además, cuando las conductas penadas en los arts. 197 y 198 CA provocaren la interrupción o suspensión colectiva de los servicios o actividades aeronáuticos, se sitúan entre los atentados contra el orden público (art. 6º, letras c y d) o contra la normalidad de las actividades nacionales (art. 11, inc. 1º), consagrados en LSE cuando se presentan los

⁵⁵ Garrido: op. cit., t. IV, N° 108.1, pág. 243; y Etcheberry: op. cit., t. III, pág. 320.

⁵⁶ Labatut: op. cit., t. II, N° 514, pág. 246; Politoff et al: op. cit., t. II, pág. 280; y Etcheberry: op. cit., t. III, pág. 477.

componentes propios de estos ilícitos (supra 9.4) y entonces prevalecen sobre aquellos del CA.

11.4.3. También existen otros injustos comunes como las acciones violentas a bordo y otras efectuadas al margen de las leyes especiales examinadas, que no pueden encuadrarse en los arts. 194 bis CA porque descartan la violencia o coacción, ni 434, que reprime la piratería en el mar y no en vuelo (supra 8), pero que los entendidos, en armonía con los tratados celebrados sobre la materia, recurren a los tipos ordinarios del CP⁵⁷ y los encuadran en las amenazas (art. 296), secuestro (art. 141) y eventualmente robo con violencia o intimidación (art. 436, inc. 1°).

Sin embargo, el CIABA sujeta a su normativa “las infracciones a las leyes penales” (art. 1°, N° 1, letra a), y así abarca exactamente las mismas contravenciones, que adquieren extraterritorialidad por quedar comprendidas en un tratado celebrado “con otras potencias” (art. 6°, N° 8°, COT). De esta forma cobra fuerza la preceptiva internacional que declara no sólo territorio del Estado a las naves que surcan el mar jurisdiccional y los aparatos que sobrevuelan sus aguas y suelo, sino también cuando lo hacen en la alta mar (arts. 6°, N° 4°, COT, 1°, 2°, inc. 1°, y 5°, inc. 1°, CA y 3° y 29, inc. 1°, LN), lo que reafirman los arts. 5°, N° 1 CIABA y 308 CDIP. En territorio foráneo, por lo general se someten a las leyes locales con las siguientes excepciones:

i) los buques y aviones de guerra y los artefactos públicos (arts. 2°, inc. 2°, CA y 428 CJM);

ii) el apotegma de la bandera (arts. 13 y 14 LN, 32, inc. 1°, CA y 274 CDIP), que conserva la jurisdicción patria sobre los delitos perpetrados por la tripulación, pasajeros y visitantes ocasionales a bordo de naves o aeronaves mercantes o privadas nacionales estacionadas en territorio extraño cuando los ilícitos aparecen tipificados en la legislación interna y “pudieren quedar sin sanción” (arts. 5°, inc. 2°, CA y 3° LN); y

⁵⁷ Politoff et al: op. cit., t. II, págs. 374 y 375.

iii) las aeronaves extranjeras que aterricen en suelo patrio, siempre que los delitos afecten el interés nacional (arts. 2º, inc. 1º, y 5º, inc. 3º, CA).

12.- Delitos contra el Derecho Internacional.- En una nueva coincidencia con el art. 114, que los juristas ubican entre estos atentados, también se declara, entre los mismos y junto a otros ilícitos⁵⁸, a la piratería (art. 308 CDIP), apoyados en el teorema de la universalidad o ubicuidad porque es uno de los casos más típicos de delitos que lesionan los intereses ecuménicos de todo el orbe. Por ello exige cooperación planetaria para su represión y como vulnera el “buen orden en el mar” y se comete fuera del territorio de todo Estado, con frecuencia en alta mar, precisa que de ordinario “su castigo sea realizado mediante extensión territorial de las leyes penales”⁵⁹, de suerte que los hechores “deben ser juzgados por la nación que los capture”⁵⁹ o la víctima si por algún motivo los artefactos estuvieren cubiertos por banderas de diferentes naciones (art. 309 CDIP).

12.1. Esta inteligencia Chile la incluye en la nómina de aquellos ilícitos sometidos por excepción a la jurisdicción nacional, aunque se perpetren fuera de su territorio (arts. 6º CP y 6º, N° 7º, COT); incluso los hechos delictuosos acaecidos a bordo de una nave o aeroplano extranjeros, durante la navegación o vuelo en aguas fuera de la soberanía de los Estados, obliga al capitán a dar cuenta a la autoridad del primer puerto o aeródromo chilenos de arribada, para comunicarlo y entregar a los culpables al cónsul de la respectiva nación, a fin de regresarlos a su país de origen si lo pide el capitán (art. 85 LN), y los ejecutados a bordo de buques y aviones privados chilenos en alta mar se sujetan igual a las leyes nacionales (arts. 5º, inc. 1º, CA y 6º, N° 4º, COT). Empero, en virtud de la moraleja “non bis in ídem”, es una aplicación supletoria de la legislación foránea, siempre que no haya sido juzgado por los tribunales

⁵⁸ Verdugo: op. cit., t. II, pág. 188; Labatut: op. cit., t. II, N° 275, págs. 12 y 13; y Etcheberry: op. cit., t. IV, págs. 101 y 102.

⁵⁹ Cousiño: op. cit., t. I, N° 49, pág. 185; y Novoa: op. cit., t. I, N° 119, pág. 170.59; y Dougnac: op. cit., N° 4, pág. 5.

locales donde se cometió el delito (arts. 13, incs. 1° y 2°, CPP y 343 y 358 CDIP)⁶⁰.

12.2. La piratería aérea adquiere igual condición, en virtud de los tratados celebrados con otras potencias (art. 6°, N° 8°, COT), por las mismas razones recién expuestas. Y en la hipótesis que víctimas y delincuentes fueren chilenos, cabría también aplicar la extraterritorialidad de la ley patria (art. 6°, N° 6°, COT). Otro tanto acontece con los injustos verificados a bordo de aviones extranjeros que sobrevuelan espacio aéreo ajeno a nuestra jurisdicción cuando aterrizan en suelo local y aquéllos afectan el interés nacional (art. 5°, inc. 3°, CA). Si el comandante estima que un hecho reviste caracteres delictuales, debe denunciarlos y entregar al responsable a la autoridad aeronáutica o, en su defecto, a la que corresponda (arts. 71, inc. 3°, CA y 175, letra c, CPP).

12.3. El conocimiento de estos delitos efectuados fuera del territorio nacional, de competencia de los tribunales chilenos, corresponderá a los juzgados en lo criminal de Santiago (art. 167 COT), según turno fijado por la Corte de Apelaciones de la capital, pero de los delitos contemplados en el CA conocerá el juzgado de aviación con arreglo al procedimiento establecido en el CJM (arts. 201 CA y 5°, N° 1°, inc. 2°, y 15 A, inc. 1°, CJM).

ABREVIATURAS

Código Penal	CP
Comisión Revisora del CP	CR
Código Civil	CC
Contraloría General de la República	CGR
Convención de Viena sobre Derecho de los Tratados	CVDT

⁶⁰ Quezada: “Introducción al derecho procesal”, N° 77, pág. 146; y “La competencia”, N° 139, pág. 104.

Diario Oficial	DO
Convención sobre Derecho del Mar	CDM
Decreto Ley N° 2.222 de 1978, sobre Navegación	LN
Código de Derecho Internacional Privado	CDIP
Ley N° 18.314 de 1984, sobre conductas terroristas	LCT
Código Aeronáutico	CA
Código del Trabajo	CT
Ley N° 12.927 de 1975, sobre Seguridad del Estado	LSE
Convención sobre infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves (Tokio)	CIABA
Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves (La Haya)	CRAIA
Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos	PRAIVA
Decreto con Fuerza de Ley	DFL
DFL del Interior N° 221 de 1931, sobre navegación aérea	LNA
Ley N° 18.892 de 1989, sobre pesca y acuicultura	LPA
Ley N° 17.798 de 1978, sobre control de armas	LCA
Derechos Humanos	DDHH
Relaciones Exteriores	RR. EE.

BIBLIOGRAFÍA

ALESSANDRI Rodríguez, Fernando: “Derecho Procesal”, tomo I, Editorial Universitaria S. A., Santiago de Chile, 1956.

ANABALÓN Sanderson, Carlos: “Tratado Práctico de Derecho Procesal Civil Chileno - Código Orgánico de Tribunales”, tomo I, volumen I, segunda edición, Ediciones Seminario, Santiago de Chile, 1970.

ASTROSA Herrera, Renato: “Derecho Penal Militar”, segunda edición, Editorial Jurídica de Chile, Santiago de Chile, 1974.

ASTROSA Sotomayor, Renato: “Jurisdicción Penal Militar”, Editorial Jurídica de Chile, Santiago de Chile, 1973.

AVSOLOMOVICH Callejas, Alex; LÜHRS Antoncich, Germán; y NOGUERA Gorget, Ernesto: “Nociones de Derecho Procesal”, Editorial Jurídica de Chile, Santiago de Chile, 1965.

AWNER S., Harry y RIVAS M., Ramón: “La llamada piratería aérea en el Derecho Internacional”, Editorial Jurídica de Chile, Santiago de Chile, 1988.

BASCUÑÁN Valdés, Antonio: “El delito de incendio”, Editorial Jurídica de Chile, Santiago de Chile, 1974.

BAVESTRELLO Bontá, Irma: “El mar territorial en el concierto de las naciones”, memoria de prueba, Editorial Tipográfica Salesiana, Concepción, 1957.

BENADAVA Cattán, Santiago: “Derecho Internacional Público”, Editorial Jurídica de Chile, Santiago de Chile, 1976.

BUSTOS Ramírez, Juan: “Nuevo Sistema de Derecho Penal”, Editorial Trotta, Madrid, España, 2004.

CASARINO Viterbo, Mario: “Manual de Derecho Procesal - Derecho Procesal Orgánico”, tomo I, sexta edición, Editorial Jurídica de Chile, Santiago de Chile, reimpresión, 2011.

CORPORACIÓN Nacional de Reparación y Reconciliación: “Constitución, tratados y derechos esenciales”, impreso en Hansa Print, Santiago de Chile, 1994.

COUSIÑO Mac Iver, Luis: “Derecho Penal Chileno”, tomo I, Editorial Jurídica de Chile, Santiago de Chile, 1975.

CURY Urzúa, Enrique: “Derecho Penal – Parte Especial”, décima edición, Editorial Universidad Católica de Chile, Santiago de Chile, 2011.

DOUGNAC Rodríguez, Antonio: “Actitud internacional ante la piratería como precedente modélico en la lucha antiterrorista”, en Revista de Derecho - Derecho, sociedad y cultura, Universidad Central, año I, N° 2, julio-diciembre 1987, segunda parte, Santiago de Chile.

DUCCI Claro, Carlos: “Interpretación Jurídica”, segunda edición, Editorial Jurídica de Chile, Santiago de Chile, 1977.

DUNCKER Biggs, Federico: “Derecho Internacional Privado”, segunda edición, Editorial Jurídica de Chile, Santiago de Chile, 1956.

ETCHEBERRY Orthustegui, Alfredo: “Derecho Penal”, 4 tomos, tercera edición, Editorial Jurídica de Chile, Santiago de Chile, 2010.

“El derecho penal en la jurisprudencia”, tomo III, segunda edición, Editorial Jurídica de Chile, Santiago de Chile, 2002.

FERNÁNDEZ, Pedro J.: “Derecho Penal”, 2 tomos, segunda edición, imprenta, litografía y encuadernación Barcelona, Santiago de Chile, 1900.

FONTECILLA Riquelme, Rafael: “Tratado de Derecho Procesal Penal”, tomo I, segunda edición, Editorial Jurídica de Chile, Santiago de Chile, 1978.

GALTÉ Carré, Jaime: “Manual de Organización y Atribuciones de los Tribunales”, segunda edición, Editorial Jurídica de Chile, Santiago de Chile, 1965.

GAMBOA Serazzi, Fernando: “Derecho Internacional y Derecho Interno”. En: Actualidad Jurídica, Universidad del Desarrollo, N° 2, julio 2000.

GARRIDO Montt, Mario: “Derecho Penal”, tomos I, III y IV, segunda edición, Editorial Jurídica de Chile, Santiago de Chile, 2010.

GONZÁLEZ Parada y Gastón, Gustavo: “De las circunstancias atenuantes y agravantes”, Editorial Samver, Santiago, 1970.

GRISOLÍA Corbatón, Francisco; POLITOFF Lifschitz, Sergio; y BUSTOS Ramírez, Juan: “Derecho Penal Chileno - Parte Especial”, Editorial Jurídica de Chile, Santiago de Chile, 1971.

GUZMÁN Latorre, Diego y MILLÁN Simpfendörfer, Marta: “Curso de Derecho Internacional Privado”, Editorial Jurídica de Chile, Santiago de Chile, 1973.

HERMOSILLA Arriagada, Germán: “Manual de Derecho Procesal Orgánico”, Editorial PuntoLex, Santiago de Chile, 2006.

HOYOS de la Barrera, María Teresa: “Código Orgánico de Tribunales”, concordancias, segunda edición, Legal Publishing, Santiago de Chile, 2013.

KASSIS Awad, Ricardo: “Líneas de base rectas, para la delimitación del mar territorial”, memoria de prueba, Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago de Chile, 1965.

LABATUT Glenda, Gustavo: “Derecho Penal”, 2 tomos, novena edición, Editorial Jurídica de Chile, Santiago de Chile, 2005.

LÓPEZ Bourasseau, Enrique: “Jurisprudencia Constitucional (1950 – 1979)”, Editorial Jurídica de Chile, Santiago de Chile, 1984.

LÓPEZ Pescio, Edgardo D.: “Nociones Generales de Derecho Procesal - Derecho Procesal Orgánico”, tomo I, Edeval, Valparaíso, 1987.

LLANOS Mansilla, Hugo: “Teoría y práctica del derecho internacional público”, 2 tomos, Editorial Jurídica de Chile, Santiago de Chile, 1980.

MARTÍNEZ Busch, Jorge: “Ocupación efectiva de nuestro mar – la gran tarea de esta generación”, en Revista de Marina N° 796 – 1990, Valparaíso.

- MERA Figueroa, Jorge A.: “Recepción de los instrumentos internacionales de derechos humanos en la legislación penal chilena”, en “La enseñanza de los derechos humanos”, Edeval, Valparaíso, 1992.
- NOVOA Monreal, Eduardo: “Curso de Derecho Penal Chileno”, 2 tomos, Editorial Jurídica de Chile, Santiago de Chile, 1960.
- ORTÚZAR Latapiat, Waldo: “Las causales del recurso de casación en el fondo en materia penal”, Editorial Jurídica de Chile, Santiago de Chile, 1958.
- OTERO Lathrop, José A.: “Código Orgánico de Tribunales (anotado): concordancias, jurisprudencia, orígenes”, tomo I, Editores Jurídicos Asociados Ltda., Santiago de Chile, 1970.
- PACHECO Gómez, Máximo: “Teoría del Derecho”, segunda edición, Editorial Jurídica de Chile, Santiago de Chile, 1984.
- PAÚL Latorre, Adolfo: “Procesos sobre violación de derechos humanos”, Editorial Maye Ltda., Santiago de Chile, 2013.
- PESCIO Vargas, Victorio: “Manual de Derecho Civil”, tomo I, tercera edición, Editorial Jurídica de Chile, Santiago de Chile, 1978.
- POLITOFF Lifschitz, Sergio; MATUS Acuña, Jean Pierre; y RAMÍREZ G., María C.: “Lecciones de Derecho Penal Chileno”, 2 tomos, segunda edición, Editorial Jurídica de Chile, Santiago de Chile, 2012.
- QUEZADA Meléndez, José: “Introducción al derecho procesal”, Editorial Fallos del Mes, Santiago de Chile, 1983.
- “Derecho Procesal Civil Chileno - La Jurisdicción”, Ediar Editores Ltda., Santiago de Chile, 1984.
- “Derecho Procesal Chileno - La competencia”, Editorial Ediar – Cono Sur Ltda., Santiago de Chile, 1985.

REPERTORIO de Legislación y Jurisprudencia: Código Orgánico de Tribunales, Editorial Jurídica de Chile, Santiago de Chile, 1985.

RIBERA Neumann, Teodoro: “El derecho internacional en la jurisprudencia del Tribunal Constitucional chileno”, en “Los tratados internacionales en la jurisprudencia constitucional”, Universidad de Chile, LOM ediciones Ltda., Santiago de Chile, 2001.

RICCI Burgos, Eduardo: “El delito de piratería en el marco de nuestra legislación nacional: caso de los gatos de San Vicente y la sentencia del Tribunal Constitucional”, en Revista de Marina N° 4 – 2008, Valparaíso.

RIVACOBIA y Rivacoba, Manuel de: “Código Penal – Actas de sesiones de la Comisión Revisora”, Edeval, Valparaíso, 1974.

RIVERA Marfán, Jaime: “La declaración sobre zona marítima de 1952”, memoria de prueba, Editorial Jurídica de Chile, Santiago de Chile, 1968.

ROCO Roco, Julio: “De los agentes del delito”, memoria de prueba, Sociedad Imprenta y Litografía Universo, Santiago de Chile, 1930.

RODRÍGUEZ Andrade, Claudia: “El elemento físico del Estado”, Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago de Chile, 1990.

ROSENDE Subiabre, Hugo: “Derecho Civil - los objetos del derecho - bienes”, redacción de Abraham Kiverstein H., Galcón, Santiago de Chile, 1954.

SOTO González, Laura: “Dominio marítimo del Estado”, memoria de prueba, Editorial Universitaria S. A., Santiago de Chile, 1961.

TOMASELLO Hart, Leslie: “Influencia de los tratados en el derecho civil” y “Necesidad de dividir el mar territorial y el espacio aéreo para efectos jurisdiccionales”, ambos en “Estudios de derecho privado”, Edeval, Valparaíso, 1994.

URRUTIA Salas, Manuel: “Manual de Derecho Procesal”, Editorial Jurídica de Chile, Santiago de Chile, 1949.

VARGAS Carreño, Edmundo: “Derecho Internacional Público”, Editorial Jurídica de Chile, Santiago de Chile, 2007.

VERDUGO Marinkovic, Mario: “Código Penal (concordado)”, tomos I, IV y V, Ediciones Encina, Santiago de Chile, 1968.

VILLAR Brito, Waldo del: “Manual de Derecho Penal - Parte General”, tomo I, Edeval, Valparaíso, 1986.

VODANOVIC Haklicka, Antonio: “Curso de Derecho Civil”, tomos I y III, cuarta edición, Editorial Nascimento, Santiago de Chile, 1971.