

# PIRATERIA AEREA?



LEONEL OLIVAR BONILLA  
MAGISTRADO

1.— El día 5 de marzo de 1968, el avión HK 136 de la empresa aérea Avianca, en vuelo de Riohacha a Santa Marta, era desviado por la acción de algunos de sus pasajeros hacia Santiago de Cuba. El 20 de mayo de 1969, el avión HK 1403 cuando volaba de Bogotá a Pereira es desviado hacia Cuba en forma similar. El 8 de mayo de 1971, el avión HK 173 de la misma empresa, cumplía su itinerario entre Montería y Cartagena; al aproximarse a esta ciudad, un sujeto armado de revólver entró a la cabina de mando y por medio de amenazas obligó al piloto a conducir la aeronave a territorio venezolano. Tres manifestaciones de una nueva modalidad de la delincuencia que sorprende al mundo, se cumplían en el territorio colombiano. En los medios de comunicación se daba a los autores el calificativo de aeropiratas, y a las acciones así realizadas se les señalaba con la denominación común de piratería aérea.

2. — La piratería. Asociamos la idea de la piratería con las actividades desarrolladas en el mar, por grupos de individuos, por lo general ingleses y franceses, quienes atacaban a los navíos para apoderarse del oro y otras riquezas que transportaban de América a España durante el sig'lo XVI. El más famoso fue Francisco Drake. (El Drago), personaje de leyenda: pirata; corsario al servicio de la reina Isabel I de Inglaterra; destacado marino; político. Nació en Plimouth, aunque otro autor afirma que Growndale

fue su cuna; tampoco se tiene certeza del año de su nacimiento: entre 1539 y 1545. Con éxito sorprendente atacó los puertos españoles en América; "ahí, en las costas de México, —dice Germán Arciniegas al describir las actividades de los piratas— en Cartagena de los castillos de piedra, en el golfo del Darién, en la Guayana, en la punta de la Florida, van a formarse los almirantes ingleses". Fue el primer navegante inglés en darle la vuelta al mundo, en 1580; repetía así la hazaña iniciada por Hernando de Magallanes en 1519 y que terminó Juan Sebastián Elcano en 1521. En el año citado la reina lo nombró caballero; llegó a Santo Domingo e incendió la mayor parte de la ciudad; el 9 de febrero de 1586 al mando de diecinueve buques tomó a Cartagena; se retiró luego de obtener por el rescate una crecida suma representada en dinero, oro y perlas. En 1587, durante la guerra con España, entró al puerto de Cádiz e incendió una poderosa escuadra que el rey Felipe II alistaba para lanzarla contra Inglaterra. En 1588, vicealmirante de la flota inglesa que derrotó a la Armada Invencible; era el segundo comandante. Organizó después una formidable expedición contra los puertos del Caribe; destruyó a Santa Marta y a Riohacha; realizó algunos simulacros ante Cartagena; esta vez no se atrevió a atacarla y se dirigió a Panamá; murió de fiebre frente a Portobelo en 1596.

En la época actual recordamos una acción que por su importancia fue registrada en todos los periódicos del

mundo; en 1961, el Capitán Enrique Galvao al frente de un grupo de revolucionarios, contrarios al gobierno de Antonio de Oliveira Salazar, se apoderó del buque Santa María que navegaba en el Atlántico. La aventura terminó en el Brasil, cuyo gobierno les concedió asilo.

Pero la historia de esta actividad antisocial nace con el desarrollo de la navegación en el Mediterráneo; uno de los más ilustres paladines de la antigüedad, capturado por piratas, fue Julio César; bajo la dictadura de Sila de quien era adversario, cuando navegaba con destino a Roma, "Fue apresado junto a la isla Farmacusa por los piratas, que ya entonces infestaban el mar con grandes escuadras e inmenso número de buques". No resistimos el deseo de continuar el relato del historiador Plutarco: "Lo primero que en este incidente tuvo de notable fue que, pidiendo los piratas, veinte talentos por su rescate se echó a reír, como que no sabían quién era el cautivo, y voluntariamente se obligó a darles cincuenta. Después, habiendo enviado a todos los demás de la comitiva, unos a una parte y otros a otra, para recoger el dinero, llegó a quedarse entre unos pérfidos piratas de Cilicia con un solo amigo y dos criados, y, sin embargo, les trataba con tal desdén, que cuando se iba a recoger les mandaba decir que no hicieran ruido. Treinta y ocho días fueron los que estuvo más bien guardado que preso por ellos, en los cuales se entretuvo y ejercitó con la mayor serenidad, y, dedicado a componer discursos, tenía los oyentes,

tratándolos de ignorantes y bárbaros cuando no aplaudían, y muchas veces les amenazó, entre burlas y veras, con que los había de colgar, de lo que se reían, teniendo a sencillez y muchachada aquella franqueza. Luego que de Mileto le trajeron el rescate y por su entrega fue puesto en libertad, equipó al punto algunas embarcaciones en el puerto de los Milesios, se dirigió contra los piratas, los sorprendió anclados todavía en la isla y se apoderó de la mayor parte de ellos. El dinero que les aprehendió lo declaró legítima presa, y, poniendo las personas en prisión de Pérgamo, se fue en busca de Junio, que era quien mandaba en el Asia, porque a éste le competía castigar a los apresados; pero como Junio pusiera la vista en el caudal, que no era poco, y respecto de los cautivos le dijese que ya vería cuando estuviese de vagar, no haciendo cuenta de él, se restituyó a Pérgamo, y reuniendo en un punto a todos aquellos bandidos los puso en un palo, como muchas veces en chanza se lo había prometido en la isla". (Vidas Paralelas, T. III, pág. 394).

3.— Aspecto Jurídico. El diccionario de la lengua española define al pirata como el ladrón que anda robando en el mar; a la piratería como el ejercicio de pirata; y piratear, apresar o robar embarcaciones, más comunemente cuando navegan.

Se dice también que la piratería es el robo en el mar; pero como lo enseña Sebastián Soler, es una definición muy limitada pues si un pasajero de

un buque roba un reloj a otro, no puede clasificarse este acto como piratería. "Para alcanzar el concepto de piratería, se requiere un hecho de cierta magnitud, por efecto del cual pueda decirse que, en realidad no solamente a sido afectado o puesto en peligro el derecho de propiedad, sino algún otro derecho. El concepto de piratería adquiere así otros contornos, y de acuerdo con el se llama piratas a los que recorren los mares en un bajel armado para cometer actos de depredación o violencia por propia autoridad. Tales actos pueden, según algunos, no ser exclusivamente robos; basta que sean actos de depredación o violencia, inclusive contra las personas.

"Es evidente, entonces, que el concepto de piratería adquiere muy distintas proporciones. Comiéncese por advertir que en la forma normal, el hecho requiere un cierto género de violencias que recae sobre un barco y afecta su libre desplazamiento por el mar. Como instrumento de comisión se emplea también un barco, sin perjuicio de algunas formas especiales de ejecución". (Soler Derecho Penal Argentino, T. IV, pág. 580).

Para Carrara la piratería es una forma de hurto violento y consiste en atacar en el mar un barco para saquearlo, para aprisionar o matar a los pasajeros con fines de lucro. (Programa, T. IV, pág. 181).

4. — La piratería y la legislación nacional.

El Código Penal en su artículo 136 describe las conductas que constituyen actos de piratería. Por su estructura puede clasificarse como tipo acumulativo, ya que agrupa varias conductas que podrían constituir independientemente distintos tipos legales.

“Art. 136.— Cometén delito de piratería y quedarán sujetos a la pena de cinco a quince años de presidio:

1º) Los que en el mar o en los ríos de la República apresen a mano armada alguna embarcación, o cometan depredaciones en ella o hagan violencia a las personas que se hallen a bordo.

2º) Los que yendo a bordo de una embarcación se apoderen de ella, ya sea para saquearla, para destinarla a la piratería o para entregarla a un pirata.

3º) Los corsarios que, en caso de guerra entre dos o más naciones, salgan a corsear sin carta de contramarca o patente de corso de alguna de ellas, o con patente de dos o más naciones beligerantes, o con patente de una de ellas, pero practicando actos de depredación contra buques de la república o de otra nación para hostilizar a la cual no estuvieren autorizados. Las disposiciones de este artículo se aplicarán igualmente a las aeronaves.

4º) El que por cuenta propia o ajena equipe un buque destinado a la piratería.

5º) El que comercie o trafique con piratas o les suministre auxilio”.

Pertenece esta disposición al Capítulo III del Título I del libro I, **Delitos contra la Existencia y Seguridad del Estado.**

El bien jurídico protegido es doble: la existencia y la seguridad del Estado, aunque de acuerdo con el texto, busca también reprimir conductas proscritas por el derecho internacional, como veremos luego; el capítulo citado trae otras dos disposiciones, que por su estructura pueden calificarse como tipos subordinados, ya que se refieren a los comportamientos descritos en el artículo 136; en el 137 se agrava la sanción si en el curso del asalto a mano armada o del abordaje a una embarcación, la resistencia de los asaltados diere lugar a un combate o refriega de la cual resultaren heridos o muertos; en el 138 se dispone que el homicidio y las lesiones causados fuera del caso previsto en el artículo 137, la violencia carnal, el incendio y en general los actos de ferocidad o barbarie, cometidos por piratas en el curso de sus actividades, traerán consigo la respectiva responsabilidad, y las sanciones se aplicarán acumulativamente con las de piratería. Es decir que estas conductas se considerarán cometidas en concurso con la piratería, artículo 33 del código penal.

El Código Penal Militar define las conductas constitutivas de piratería en los artículos 116 y 119, que pertenecen al capítulo V del título I del libro II, **Delitos contra la existencia y la seguridad del Estado.** Podemos hacer una consideración igual a la que hicimos

al hablar del artículo 136 del Código Penal, en cuanto a los bienes jurídicos protegidos; el artículo 116 trae una redacción similar a la de aquel artículo, aunque podemos observar las siguientes diferencias que no dejan de tener importancia:

a) Según los numerales 1º y 2º de la norma penal común, el tipo es plurisujetivo; es decir, la conducta debe ser realizada por un número plural de personas; en cambio en el Código Penal Militar, y según estos mismos numerales, es monosujetivo, es decir, la conducta puede ser realizada por una sola persona.

b) En el numeral 4º se incluyeron las conductas previstas en los numerales 4º y 5º del Código Penal y se agregó, para la primera, el equiparar una aeronave con el fin allí mencionado.

c) El numeral 5º del Código Penal Militar trae estas modalidades especiales: apoderarse a mano armada de una aeronave, o hacer violencia a las personas que se hallen a bordo, o apoderarse subrepticamente de ella para destinarla a la piratería.

Conviene transcribir el artículo 119 del estatuto penal militar:

“Artículo 119.— Cometén igualmente el delito de Piratería y quedan sujetos a la pena de cuatro a doce años de presidio:

1º Los tripulantes o pasajeros de un buque o de una aeronave que faciliten a los de otro para que se apoderen violentamente de éstos, o de las personas o cosas que se hallen a bordo;

2º Los que, desde el aire, el mar o la tierra ocasionen con señales falsas o con empleo de otro medio doloso el naufragio o la varada de un buque, la pérdida o avería de una aeronave o determinen el aterrizaje forzoso o equivocado de la misma, con el propósito de robar o de causar algún perjuicio a las personas que se encuentren a bordo”.

5.— La jurisprudencia nacional. La Corte Suprema de Justicia en sentencia de casación de 27 de julio de 1970 y en relación con un fallo condenatorio dictado contra quienes desviaron una aeronave, acto que fue calificado en las instancias como delito de piratería, dijo lo siguiente:

“Sin embargo, el problema no es de simple clasificación, pues deriva del contenido mismo de los tipos, que ahora resultan estrechos, desbordados por la realidad, defecto común determinante de inquietudes supranacionales tendientes a corregirlo. El desarrollo objetivo de los pueblos supera siempre la previsión estatutaria. Los Códigos, particularmente el represor han de sufrir las consecuencias de ese desajuste, pues su naturaleza preceptiva de la conducta social y moral del hombre impide que las figuras antijurídicas se construyan con la versatilidad y expedición de las decisiones administrativas. De allí el que con marcada ligereza se diga que la piratería es un delito anacrónico, cuando lo cierto es que ha tomado nueva sustancia y rumbos desconcertantes y que es de la ley de donde proviene la incapacidad para

oponersele con la energía que merece su intrépida reiteración". Hace un breve análisis del artículo 116, se ocupa del numeral 5º y concluye: "No hay que convocar ideas especiales para descubrir las ostensibles deficiencias de los textos transcritos, pues en parte alguna incluyen como actividad específica de los piratas, el desvío de una aeronave y los medios indicativos empleados para separarla de la ruta y la destinación señalada en sus itinerarios. Si mencionan esta clase de transportes es para sancionar su empleo en guerra exterior y su apoderamiento para dedicarlos a la piratería. Cuando no se presenta tal situación ni asiste dicho propósito, los actos ejecutados no pueden encuadrarse en esta denominación por ausencia de tipo".

Concluyó el alto Tribunal que los actos consistentes en el desvío de una aeronave y los medios intimidativos empleados para separarla de la ruta y de la destinación señalada en sus itinerarios, constitúan los delitos de secuestro y robo, definidos en los artículos 294 y 402 del Código Penal, con las modificaciones que posteriormente se les han hecho.

El 294 fue modificado por el artículo 14 de la ley 16 de 1969 y luego por el artículo 5º de la Ley 21 de 1973 y dice: "Al que injustamente prive a otro de su libertad, fuera del caso previsto en el artículo anterior, se le impondrá pena de presidio de tres a seis años.

El Art. 402 que contiene el tipo básico del delito robo, fue modificado por el artículo 2º de la ley 4ª de 1943,

y luego por el artículo 8º de la ley 21 de 1973; en su inciso 1º dice: "El que por medio de violencia a las personas o a las cosas, o por medio de amenazas, o abusando de la debilidad de la víctima, se apodere de una cosa mueble ajena o se le haga entregar, incurrirá en prisión de dos a ocho años".

En relación con el delito de secuestro, la Sala Penal de la Corte Suprema de Justicia en la misma providencia recordaba que el Código Penal en los artículos 293 y 294 reprimía dos conductas criminosas que no obstante hallarse colocada dentro del mismo capítulo como dos modalidades de secuestro que atentan contra la libertad individual, tiene una acusada diferencia en tal forma que la doctrina define a la primera como secuestro de rescate ya que se comete con fines de extorsión, y a la segunda como secuestro de persona que se consuma desde el instante en que se realiza la privación de la libertad personal.

A las mismas conclusiones llegó la Corte en sentencia de 18 de septiembre de 1970.

6.— Nuestro concepto. El autor del desvío de un avión cometía delito de piratería, de conformidad con lo dispuesto en el Código Penal Militar. Para llegar a esta conclusión tenemos que hacer algunas consideraciones acerca de la tipicidad de la conducta.

Para Hans Welzel, el tipo es la descripción concreta de la conducta prohibida. Mezger lo define como el in-

justo descrito concretamente por la ley en sus diversos artículos y a cuya realización va ligada la sanción penal.

Dice Silvio Ranieri que el tipo, modelo o figura legal es el conjunto de elementos que, según la descripción contenida en los conceptos de las normas penales, componen los hechos que están prohibidos u ordenados con la amenaza de una pena. "Por consiguiente, el tipo es una abstracción legislativa que no debe confundirse con el hecho concreto que, para que pueda ser considerado como punible, debe quedar comprendido, ante todo, dentro de la previsión de una norma penal, es decir, debe estar conforme con el descrito en su modelo legal. La norma, en efecto da el modelo legal del hecho punible, y el hecho concreto para que pueda ser considerado como tal, debe corresponder al descrito en el modelo legal de la norma". Parece suficientemente explicado con esta cita lo que la doctrina denomina el proceso de adecuación típica mediante el cual se hace la comparación de una conducta concreta que debe corresponder exactamente al modelo legal, con todos los elementos y circunstancias previstas en forma abstracta en éste; podemos decir entonces, que el hecho es típico; que corresponde al tipo descrito en la ley. Este proceso de adecuación típica permitía afirmar al autor de la teoría Ernesto Beling al hablar del delito, que "la acción no es la violación de la ley penal; es la cumplida realización de lo que ésta describe". (Soler, Derecho Penal Argentino, T. I., pág. 300). Y porque obró de acuerdo con el mo-

de lo legal, se le sancionará si además de ser típica, la conducta es antijurídica y culpable.

Por el contrario, y según enseña el maestro Jiménez de Asúa, la atipicidad específicamente considerada "puede provenir de la falta de la exigida referencia a las condiciones del sujeto activo, del pasivo, del objeto, del tiempo o lugar y del medio especialmente previsto, así como de la ausencia en la conducta de los **elementos subjetivos de lo injusto**, y hasta de los elementos normativos que de manera taxativa ha incluido la ley en la descripción típica".

En realidad no parece necesario un detenido análisis de la casi totalidad de los tipos legales del delito de piratería, en sus distintas modalidades y comparar las descripciones con la conducta concreta consistente en que un individuo por motivos que no interesan a este estudio, se introduce en un avión en el cual viajan otras personas, y por medio de amenazas obliga al piloto a dirigir la nave a un aeropuerto distinto del previsto en el itinerario para concluir que no hay adecuación típica; por lo general, el autor del hecho sólo se propone salir del país sin el cumplimiento de los requisitos legales y sin tener que pagar el pasaje; no revela ninguna finalidad ulterior, ni el deseo de causar daño a las personas o a las cosas que se encuentran a bordo.

En primer lugar se observa que por la ley en sus diferentes numerales exige unas veces como objeto material

del delito una embarcación o un buque; como circunstancia especial, el mar o los ríos de la república; en los numerales terceros de los tipos básicos, habla de corsarios que atacan u hostilizan buques. De modo que no es necesario referirnos a ninguno de los otros elementos o circunstancias de las conductas para concluir que la acción que se considera no encuentra adecuación típica.

En cuanto a la referencia que de aeronave hace la ley, tenemos:

a) En el numeral 3º del artículo 139 del código penal se dice con ostensible impropiedad que las disposiciones de este inciso se aplicarán igualmente a las aeronaves. Es decir, que cometen delito de piratería los "corsarios", que, en caso de guerra, salgan a corso sin carta de contramarca o patente de corso de alguna de ellas, o con patente de dos o más naciones beligerantes, o con patente de una de ellas pero practicando actos de depredación contra aeronaves de la república o de otra nación para hostilizar a la cual no estuvieren autorizados. Fuera de que el curso es definido como la guerra marítima que hacen los particulares con sus propios buques, generalmente autorizados por el gobierno de una nación, actividad condenada por el derecho internacional, es difícil trasladar esta noción a las operaciones aéreas, lo que supondría la autorización a pilotos particulares para que con sus propios medios, hostilicen o ataquen naves o aeronaves de otro país, por su cuenta y riesgo, la acción

que consideramos nada tiene que ver con estas descripciones de la ley. Es la única referencia que de aeronave hace el código penal. La hace el código penal militar en el mismo numeral.

b) El estatuto penal militar en el numeral 4º del artículo 116 habla de equipar aeronave destinada a la piratería. Sobra cualquier consideración para decir que tampoco aquí encuentra adecuación típica.

c) Pero otra cosa ocurre con el numeral 5º del mismo artículo, y en esto, con la debida consideración y con el riesgo de equivocarnos, nos apartamos del criterio de la Honorable Corte Suprema de Justicia.

Vimos anteriormente que el artículo 116 es un tipo acumulativo, ya que en él se agrupan distintas descripciones, cada una de las cuales podría constituir independientemente un tipo penal, pero que sin embargo, el Legislador les ha atribuido la misma pena, por considerar que lesionan el mismo bien jurídico. Es muy diferente apresar a meno armada, en el mar, una embarcación, numeral 1º, que equipar una aeronave con destino a la piratería, numeral 4º, del código citado.

Son cinco los numerales del artículo 116, en el que se agrupan cinco descripciones legales a las cuales se les atribuye la misma pena. Pero aún se da el caso de aplicar la noción de tipo alternativo, pues observamos que cada uno de los numerales encierra conductas distintas; por ejemplo: según el numeral 4º, es delito de piratería:



a) Equipar por cuenta propia un buque para destinarlo a la piratería.

b) Equipar por cuenta ajena un buque para destinarlo a la piratería.

c) Equipar por cuenta propia una aeronave para destinarla a la piratería.

d) Equipar por cuenta ajena una aeronave para destinarla a la piratería.

e) Comerciar o traficar con piratas.

f) Suministrarle auxilio a los piratas.

En cualquiera de estas formas se comete el delito.

Enseña el maestro Jiménez de Asúa que como lo demostró Belling, en un correcto régimen legal a cada uno de los tipos ha de unirse estrechamente una sanción. "En los tipos alternativos, la pena conminada lo es para cualquiera de las hipótesis alternativamente previstas, y si no fuera por la disyuntiva y se diera más de una actividad del agente, no se aplicará dos veces la pena, por entender que se han cometido dos delitos, sino una sola vez, porque uno es el tipo, aunque de los supuestos alternativos se hubieren realizado dos o más". (Luis Jiménez de Asúa, tratado de derecho penal, T. III, pág. 795).

Edmundo Mezger cuando explica el problema de la composición de los tipos, se refiere a los llamados delitos mixtos, acumulativa y alternativamente formados, en los términos siguientes: "la existencia de una sola sanción penal en un artículo del Código puede reunir en una unidad externa a varios tipos. Se habla en tales casos de una

'ley penal mixta'. Gramaticalmente se expresa dicho carácter con la conjunción 'o' que aparece en el tipo. Ahora bien: el sentido de tal conexión es distinto según los casos, y demanda, por ello, un conocimiento más preciso que hemos de lograr interpretando los artículos que muestran tal carácter. Aquel 'o' expresa con frecuencia tan solo diferentes modificaciones del tipo, todas ellas de igual valor y enumeradas en forma casuística; carecen de propia independencia, y, por ello, son permutables entre sí, debiendo ser determinadas alternativamente en el proceso judicial". Agrega que a esta forma se denomina, con una expresión no muy acertada, ley mixta alternativa; designa varias especies de un caso. Pero también puede ligar varias especies independientes de ejecución del delito, no permutables entre sí, y por tanto no susceptibles de ser afirmadas en el proceso de modo alternativo; dice que se denomina a esta forma ley mixta acumulativa, para expresar varios casos distintos; dice que en la ley mixta acumulativa aparecen las distintas formas de ejecución del delito en concurso real entre sí, y a veces también en concurso ideal.

Esta última especie corresponde a la que conocemos con la denominación de tipos acumulativos, de que son ejemplos los artículos 116 del Código Penal Militar, de la piratería, y 177 ibidem, de la falsedad; como ejemplo del tipo alternativo se cita el contenido en el artículo 191 del código penal que describe las diferentes formas del delito de falso testimonio.

Pues bien: en el numeral 5º del artículo 116 encontramos estas tres conductas, cualquiera de las cuales constituye delito de piratería:

a) Apoderarse a mano armada de una aeronave.

b) Hacer violencia en las personas que se hallen a bordo de una aeronave;

c) Apoderarse subrepticamente de una aeronave **para destinarla a la piratería**. Solamente el último comportamiento descrito tiene un elemento subjetivo, entendido como la especial finalidad, ánimo o propósito señalado expresamente en ciertos tipos penales; como dice Jiménez Huertas, la conducta que tipifica es sólo aquella que está presidida por dicha finalidad o estado; no sería típica si falta este elemento.

Entonces el comportamiento en un caso concreto, encuentra adecuación típica, en cualquiera de estas formas:

a) Si el sujeto activo se apodera a mano armada de una aeronave. La ley no exige ningún propósito especial de parte del agente.

b) Si el sujeto activo hace violencia a las personas que se encuentren a bordo de la aeronave. Tampoco exige la ley un propósito especial que guíe la conducta del autor, para que la acción realizada coincida exactamente con la descripción.

No parece exacto afirmar, luego de analizar el tipo, que consagra tres conductas distintas, separadas por la disyuntiva "o", que se requieran los mismos medios ni la misma finalidad. Por eso no podemos concluir que si se

menciona en la ley esta clase de transporte, sea para sancionar su empleo en guerra exterior y su apoderamiento para dedicarlo a la piratería; que si no se presenta tal situación ni asiste dicho propósito, los actos ejecutados no pueden encuadrarse en esta denominación por ausencia de tipo, como se sostuvo en la sentencia que citamos anteriormente. Recordamos ahora que la Corte Suprema de Justicia en sentencia de 4 de octubre de 1971 declaró exequibles, entre otros, los artículos 116 y 119 del Código Penal Militar, que contienen tipos de sujeto activo indeterminado; allí se afirmaba que ningún precepto de la Carta Política prohíbe al legislador elevar a la categoría de infracciones actos que considere contrarios al orden social.

Para que el elemento subjetivo fuera común a las tres conductas, hubiera sido necesario darle al artículo una redacción distinta; por ejemplo: "El que, con el fin de destinar una aeronave a la piratería, se apodere de ella a mano armada, o haga violencia a las personas que se hallen a bordo, o subrepticamente se apodere de ella". Entonces sí, aunque las conductas fueren conmutables, tendría cualquiera de ellas que estar orientada por la especial finalidad señalada por la ley.

Por eso tampoco estamos de acuerdo con la afirmación que se hace en la sentencia de casación de 27 de julio de 1970 y que se acogió en el fallo de septiembre 18 del mismo año, en los términos siguientes: "Resulta así mismo claro que tampoco es subsumible

en ninguna de las hipótesis descritas en el ordinal 5º del artículo 116 del Código de Justicia Penal Militar la conducta de los sujetos que mediante amenazas a la tripulación obtuvieron que el Jet HK-1403 de la empresa Avianca abandonara la ruta programada y se dirigiera a Cuba el 20 de mayo de 1969, porque en todas ellas el delincuente persigue una finalidad común: la de destinar la nave a la piratería, factor sin el cual el delito se desintegra”.

Otra cosa es que desde la vigencia de la ley 14 de 1972, publicada en el Diario Oficial, número 33778 de 1º de febrero de 1973, la situación hubiera cambiado al consagrarse nuevas figu-

ras delictivas tendientes a reprimir esta clase de actividades como veremos posteriormente. Pero apoderarse a mano armada de una aeronave, cualquiera fuere el fin perseguido; o hacer violencia a las personas que se hallaren a bordo, sin ninguna otra exigencia legal, sí constituían delito de piratería por encontrar adecuación en un tipo de conductas alternativas, numeral 5º, que a su vez se encuentra en un tipo acumulativo, como lo es el artículo 116 del Código Penal Militar. Y a estas dos conductas se agregaba otra hipótesis que también constituye **per se** delito de piratería: el apoderamiento subrepticio de una aeronave para dedicarla a la piratería.

(Continuará)