

trucciones y otros trabajos hechos por el Estado para facilitar la navegacion. No podrán imponerse derechos de estacion, de escala, de arribada forzosa, ú otras prescripciones que pongan trabas á la navegacion.

Artículos 111 y 114 del Tratado de Viena. Esta regla no se refiere á los derechos de importacion ó exportacion sobre las mercancías, pues en este caso ya no se trata de la simple navegacion del rio, sino de otras operaciones comerciales.

320

Los lagos pertenecen al Estado en cuyo territorio están situados. Si se hallan en el territorio de varios Estados, se observarán las mismas reglas que respecto de los rios. Si no hay convenios especiales, cada Estado estiende su soberanía hasta la mitad del lago. La navegacion es comun á todos los ribereños, y si está en comunicacion con el mar deberá abrirse al comercio de todas las naciones.

4.—De la navegacion.

321

Los buques se consideran como partes flotantes del territorio del Estado á que pertenecen y que los ha autorizado á usar su bandera.

322

Cuando los buques se hallan en alta mar están sometidos á la soberanía del Estado cuyo pabellon llevan.

323

Los buques que entran en las aguas de un Estado extranjero, que anclan en uno de sus puertos ó navegan en uno de sus rios, están sometidos á la soberanía de dicho Estado, mientras permanecen en sus aguas jurisdiccionales.

Véase el número 325 sobre las leyes y reglamentos de Navegacion en la República Mexicana, puede consultarse la obra de D. José H. Ramirez titulada "Código de los extranjeros."

324

Sin embargo, los buques y sus tripulaciones pueden continuar dependiendo únicamente de su país de origen, si así lo exige el derecho internacional ó si lo autoriza el Estado en cuyas aguas se encuentran. Los cónsules representarán, en dichos casos, al país de origen.

Los principios de derecho internacional universalmente admitidos, exceptúan de la jurisdiccion local á los buques de guerra y á los que tengan á su bordo Soberanos ó Embajadores. [Véase el número 325.] La jurisprudencia francesa exceptúa de la jurisdiccion local á los buques mercantes extranjeros, respecto de todo aquello que pasa á su bordo y que no altera la tranquilidad del puerto.

325

Excepcionalmente se concede la exterritorialidad:

a A los buques extranjeros que llevan Soberanos á su bordo, ó que conducen Enviados diplomáticos á cuyas órdenes se ha puesto exclusivamente el buque.

b A los buques de guerra extranjeros, cuando han entrado á las aguas jurisdiccionales de un Estado con permiso de este.

En esta materia se aplicarán las leyes de la exterritorialidad respecto de los Soberanos y de los Enviados diplomáticos. (Véanse los números 139 y siguientes y los 195 y siguientes.)

326

Los buques que se limitan á costear las playas de un Estado en la parte de mar que pertenece al territorio de este, están sometidos temporalmente á su soberanía, en el sentido de que deben respetar las ordenanzas militares ó de policía, dictadas por dicho Estado para seguridad de su territorio y de la poblacion de las costas.

Véanse los números 306 y 314.

327

Los buques extranjeros deben someterse á los reglamentos locales del puerto, y especialmente á las prescripciones sobre remolcadores, pilotos y policía sanitaria del puerto.

Estos reglamentos no deberán hacer ninguna distincion respecto de las diversas naciones marítimas.

328

Cada Estado fija las condiciones con las cuales confiere á un buque su nacionalidad, le otorga el derecho de usar su bandera y le dispensa su proteccion.

Véase el número 84.

329

Los Estados que no están situados á orillas del mar, tienen derecho de poseer una marina y un pabellon especial para ella. Sin embargo, solo se reconoce esta facultad á las naciones que admiten los principios del derecho internacional.

Las embarcaciones de los pueblos bárbaros que no respetan estos principios, se consideran como piratas y no se les tolera en el mar.

330

La nacionalidad de un buque se prueba por sus papeles. El capitán debe exhibirlos siempre que sea legítimamente requerido para ello.

Los papeles de mar son:

El pasaporte ó permiso al capitán para navegar.

Los títulos de propiedad del buque.

El acta que contiene la descripción del navío para que se pueda hacer constar su identidad.

Los manifiestos de la carga.

El rol de la tripulacion.

El contrato de fletamento.

La patente de navegacion.

El diario de la navegacion.

Los certificados consulares.

Los reglamentos de marina de cada nacion especifican cuáles de estos papeles deben llevar sus buques, pero siempre deben ser los suficientes, para probar la nacionalidad de una embarcacion y las condiciones de su viage.

331

Las potencias marítimas solo bajo ciertas condiciones reconocen la nacionalidad de los buques extranjeros en sus aguas territoriales; pero estas condiciones no deben ser tales que hagan imposible ó difícil á una nacion extranjera la libre navegacion y el comercio marítimo.

Estas condiciones son muy varias: Inglaterra y Francia exigen que el capitán y las tres cuartas partes de la tripulacion, sean ciudadanos del Estado cuya bandera lleva el buque; los Estados-Unidos solo exigen los dos tercios de la tripulacion; Rusia la cuarta parte; Prusia nada exige.

332

El derecho internacional no prohíbe que en tiempo de paz

confiera un Estado su nacionalidad á buques extranjeros, concediéndoles provisionalmente el derecho de usar su bandera, y disfrutar de la proteccion correspondiente. Es preciso que una concesion semejante se haga sin intencion fraudulenta y sin perjudicar derechos adquiridos.

En tiempo de guerra, una nacion neutral no debe permitir el uso de su bandera á los buques de los beligerantes. En tiempo de paz puede ser fraudulenta esta concesion si tiene por objeto, por ejemplo, hacer disfrutar á los buques extranjeros de las exenciones ó privilegios que, por un tratado entre dos naciones, disfrute alguna de ellas.

333

No es lícito usar la bandera de un Estado extranjero sin permiso de este; tal acto se considera y castiga como un delito, porque envuelve un manejo fraudulento y atentatorio al honor de otro Estado.

334

Cuando dos buques se encuentran en alta mar deben, por regla general, virar á estribor. Los buques de vapor están obligados á dejar paso libre á los buques de vela; los que navegan viento en popa deberán ceder el paso á los que no marchan con esta condicion favorable.

La equidad exige que la embarcacion cuyos movimientos sean mas fáciles, sea la que cambie su ruta.

335

Cuando varios buques se encuentran en un rio ó un estrecho, los de vapor deben, en los límites de lo posible y sin comprometer su seguridad, acercarse á las riberas del estre-

cho ó rio, ó virar á estribor si van siguiendo el centro del canal ó vía navegable.

336

Los buques de vela deben encender un fanal cuando navegan durante la noche, es decir, desde el ocaso hasta la salida del sol, y tambien cuando anclan en un lugar en que sea posible una colision con otros buques; los de vapor deben llevar, ademas del fanal en el mástil de mesana, una luz verde á estribor y una roja á babor.

El fanal del mástil debe ser visible, en noche oscura y sin neblina, á una distancia de cinco millas marinas cuando menos.

De la observancia de estas y otras precauciones dependerá el derecho de exigir una indemnizacion en caso de colision de dos buques.

337

Cuando un buque se halla en peligro deben suministrársele, lo mismo que á su tripulacion, todos los auxilios necesarios y permitírsele el uso de los establecimientos de socorro.

338

Nadie puede apoderarse de la persona ó de los objetos que han naufragado. El pretendido *derecho de naufragio* se considera hoy como un uso bárbaro y contrario al derecho internacional.

El *derecho de naufragio* consistia en la antigüedad y en la Edad media, en la facultad de apoderarse de todos ó parte de los bienes de los naufragos, y aun de reducir á la esclavitud á estos. Este uso injustificable quedó abolido á fines del siglo XVII.

339

Los restos de un navío y las mercancías que han naufragado, solo pertenecerán al primer ocupante, si los propietarios han renunciado expresamente sus derechos; estos derechos pueden hacerse valer mientras no se han prescrito.

Los aseguradores de un buque tienen derecho á reclamar los restos del naufragio.

340

Los habitantes que han ayudado al salvamento de un buque y han recogido á los náufragos y las mercancías, tienen derecho á una recompensa equitativa.

Así lo previenen las leyes de varias naciones señalando una tercera parte ó una mitad de las mercancías salvadas, y un premio por el salvamento de las personas.

341

Los Estados situados en las costas del mar tienen obligación de emplear todos los medios de que dispongan para socorrer á los buques en peligro, sin distinción de nacionalidad ó de religion, y deben acoger á los náufragos y darles protección y ayuda.

342

Todo Estado tiene derecho de exigir el reembolso de los gastos que haya erogado en el salvamento y manutención de los náufragos extranjeros, reclamando el monto de dichos gastos al gobierno de quien los náufragos dependen, si estos

no pueden reembolsarlos mas adelante. El Estado que hace el pago conserva el derecho de reembolsarse á su vez, cobrando á los particulares interesados. Los gastos que un Estado eroga para organizar algun sistema de salvamentos, no podrá cobrarlos á las demas potencias.

343

En tiempo de paz no puede un Estado dar orden alguna á los buques extranjeros que se hallan en alta mar. La bandera cubre el buque.

344

Todo Estado tiene el deber de dar satisfaccion por las ofensas ó daños causados por sus buques y sus tripulaciones en alta mar. La tranquilidad y el orden deben ser respetados por todos aun en alta mar; solo en caso de ofensa excepcionalmente grave, será lícito recurrir á la fuerza para hacer respetar su derecho.

345

Ningun Estado tiene derecho, en tiempo de paz, de detener á los buques en alta mar, de hacerlos visitar por sus oficiales, exigir la presentación de los papeles de mar ó hacer pesquisas en el buque.

346

Cuando la tripulación de un buque ha cometido un delito en tierra ó en las aguas jurisdiccionales de un Estado, y es

perseguida por este, la persecucion podrá continuarse contra el buque fuera de dichas aguas jurisdiccionales y en alta mar.

Si el buque logra escapar de la persecucion, no podrá ser atacado despues en alta mar por los navíos del Estado ofendido.

347

Los piratas no se toleran porque son una amenaza y un peligro comunes á todas las naciones. No tienen ningun derecho á que se respete su pabellon, y pueden ser siempre atacados y capturados en alta mar.

Se consideran como piratas los buques que, sin autorizacion de una potencia beligerante, procuran apoderarse de las personas, hacer botin de buques y mercancías ó destruir con un objeto criminal los bienes de los demas.

Ni los publicistas ni los Estados están en un completo acuerdo respecto de la definicion del delito de piratería. En la esfera del derecho internacional parece bastar para constituir este delito, la comision de un acto de violencia en el mar sin autoridad ni derecho legítimo. Pero las leyes especiales de los Estados sobre la piratería, dan mas ó menos extension á los hechos y circunstancias que constituyen tal delito, y por ese motivo no hay ni opinion ni práctica uniformes. Francia considera pirata al buque que navega armado sin pasaportes legítimos ó regulares, ó que lleva comisiones de distintos Estados. Inglaterra, Austria, Prusia y Rusia califican como acto pirático la trata de negros. España considera pirata al buque que lleva patente falsa, al que no lleva ninguna, al que pelea con otra bandera que la suya, y al que se arme en curso sin licencia del gobierno. Otros Estados reputan piratas á los buques neutrales que reciben patentes de corso de un Estado beligerante, y dan el mismo carácter á sus propios súbditos que consideran como rebeldes. Esta diversidad de opiniones ha dado origen á algunos conflictos, pero se supone que hasta el presente, los Estados tienen derecho para definir y castigar la piratería segun sus leyes, siempre que no violen los derechos legítimos de las demas naciones.

348

Cuando hay motivos graves para sospechar que un buque comete actos de piratería, todos los de guerra de cualquier Estado tienen derecho de detener y visitar al buque sospechoso.

349

Cuando despues de la averiguacion respectiva se declaran infundadas las sospechas, el buque detenido puede exigir satisfaccion y, segun los casos, podrá pedir indemnizacion de daños y perjuicios.

350

Cuando las sospechas resultan confirmadas, el buque se declara buena presa; puede conducírsele á los puertos de un Estado civilizado cualquiera; su tripulacion será juzgada y castigada conforme á las leyes; el tribunal de presas competente decidirá sobre el navío y cargamento.

Esta regla, con la generalidad conque está expresada, solo debe entenderse respecto del delito de piratería segun el derecho internacional, pero no respecto de las leyes especiales de los Estados. (Véase Wheaton, Derecho Internacional, edicion de H. Dana.)

351

Cuando no están interesados los derechos de tercero, el buque pirata, sus armas y municiones, y su cargamento, se declaran buena presa y corresponden al Estado que hizo la captura; dicho Estado puede, si lo cree conveniente, recompensar á la tripulacion del buque captor.

352

Cuando un buque mercante atacado por piratas sale vencedor en la lucha, pero no puede conservar á su bordo á los prisioneros ó entregarlos á las autoridades de un puerto situado en algun punto de su ruta, puede juzgar á los piratas segun la ley marcial y ejecutar inmediatamente la sentencia. En estos casos deberá levantarse una acta en que conste la formacion del tribunal, los debates, las deposiciones de los testigos, la defensa de los acusados, etc.

353

Como ningun Estado tiene derecho en tiempo de paz de apoderarse de los bienes de los demas Estados ó de los que pertenezcan á ciudadanos extranjeros, ninguna potencia podrá autorizar á sus buques en tiempo de paz para cometer actos de esta naturaleza; esta potencia seria culpable del delito de piratería, y todos los Estados civilizados tendrian derecho de considerarla como su enemigo comun, de exigirle el reembolso de los daños causados, y de obligarla á que en lo de adelante respete los principios de derecho internacional.

Así se ha hecho, al fin, con los Estados piráticos del norte del Africa, que por mucho tiempo hicieron de la piratería su ocupacion principal.

354

Cuando un buque, sin renunciar á su nacionalidad y sin romper los lazos que lo unen á un Estado, comete en el mar actos de pillaje, de vandalismo, ú otros delitos, no se le pueden aplicar las reglas y la jurisdiccion internacionales sobre

la piratería, y solo serán competentes los tribunales del Estado de quien depende el buque.

Si por el contrario, la tripulacion de un buque se subleva, reniega de su bandera y comete actos de violencia, se considerará como buque pirata segun el derecho de gentes y cualquier Estado podrá apresarla y castigarla.

355

No se puede abusar de la libertad de los mares para el transporte de esclavos.

Los buques negreros deben ser juzgados preferentemente por los tribunales del Estado de que dependen.

(Véase la nota del número 347 y la Introduccion, "Medidas tomadas contra la esclavitud.")

356

Los buques de guerra no pueden, fuera de los límites fijados por los tratados respectivos, ejercer el derecho de visita ó de pesquisa sobre los buques extranjeros sospechosos de dedicarse á la trata de negros, y si ejercen este derecho serán, segun las circunstancias, responsables de sus actos.

El derecho de visita no corresponde de un modo absoluto ni aun á los Estados que asimilan la trata de negros á la piratería.

Tal fué el resultado de las discusiones sobre la materia entre los gobiernos de Inglaterra, Portugal, Francia y los Estados-Unidos, con motivo del acuerdo de estas potencias para abolir el comercio de esclavos.

5.—Servidumbres internacionales.

357

Se da el nombre de servidumbre internacional á toda res-

trición convencional y perpetua impuesta á la soberanía de un Estado en favor de otro Estado, ó, excepcionalmente, en favor de una corporación ó familia colocadas bajo la protección especial del derecho internacional.

(Véanse los números 360 y 361.)

358

Las servidumbres pueden resultar de un tratado, ó basarse en la posesión inmemorial, cuando esta es bastante para suponer el reconocimiento de ellas por parte del Estado sirviente.

359

Las servidumbres internacionales producen el efecto de restringir la soberanía plena de un Estado, ya sea impidiéndole obrar libremente en cierto sentido, ya sea obligándolo á tolerar que un Estado extranjero ejerza en su territorio actos que, sin la existencia de la servidumbre, tendría derecho de prohibir.

Véanse los números siguientes.

360

Como ejemplos de servidumbres negativas pueden citarse:

a La obligación impuesta á un Estado de no tener mas que cierto número de fuerza armada, de plazas fuertes, etc., ó de no tener mas que cierto número de buques de guerra ó de no construirlos sino de determinada especie.

b La obligación de abstenerse de todo acto de jurisdicción respecto de los súbditos de otro Estado.

c Las restricciones impuestas á las leyes de un país y en favor de otro Estado, sobre el ejercicio del culto religioso.

d La exención de impuestos estipulada en un tratado en favor de ciertas personas ó corporaciones.

e La obligación de no establecer aduanas en la línea limítrofe con otro Estado.

361

Como ejemplos de servidumbres positivas, mencionan los tratados:

a El derecho de usar de los caminos de otro Estado para tránsito de tropas.

b El derecho de poder ocupar por tropas una parte del territorio extranjero.

c El derecho de administrar justicia, ejercer la policía, ó percibir impuestos en una parte del territorio de otro Estado.

d El derecho de establecer aduanas y de hacer las pesquisas necesarias para el descubrimiento de los fraudes.

e El derecho de organizar servicios de correos y de percibir sus productos.

362

En caso de duda, debe presumirse siempre en favor de la soberanía plena de un Estado, é interpretar en sentido restrictivo los derechos excepcionales que confiere una servidumbre reconocida.

363

Las servidumbres internacionales cesan:

- a* Por un tratado entre los dos Estados.
- b* Por renuncia de parte del Estado que tiene derecho á la servidumbre. Equivale á una renuncia, el no ejercicio de la servidumbre durante una generacion, siempre que repetidas veces se haya presentado el caso de hacer uso de ella.
- c* Cuando la servidumbre no es compatible con los progresos del derecho internacional.
- d* Cuando la servidumbre es incompatible con el desarrollo de la Constitucion ó con el órden público y necesidades del Estado.

LIBRO V.

DE LAS PERSONAS EN SUS RELACIONES CON EL ESTADO.

1.—Libertad personal.

364

No hay propiedad del hombre sobre el hombre. Todo sér humano es una persona, es decir, un sér capaz de adquirir derechos y de ejercerlos.

365

El derecho internacional no reconoce á ningun Estado ni á ningun particular la facultad de tener esclavos.

Véase la Introduccion "Medidas tomadas contra la esclavitud."

366

Los esclavos extranjeros se hacen libres por el hecho de pisar el territorio de un Estado libre, y el Estado que los recibe debe hacer respetar su libertad.