

§ II.—DEL DERECHO DE DOMINIO Y DE JURISDICCIÓN EN RELACIÓN AL TERRITORIO Y Á LAS COSAS QUE EN ÉL SE HALLAN.

518. El dominio eminente.—**519.** El territorio es el límite de la jurisdicción.—**520.** Lugares asimilados al territorio.—**521.** Derechos de jurisdicción sobre las aguas territoriales.—**522.** Límites de la jurisdicción en relación á la defensa y al derecho penal.—**523.** Jurisdicción sobre los lagos.—**524.** Idem sobre las islas.—**525.** Idem sobre las naves.—**526.** Buques mercantes en las aguas territoriales.—**527.** Ley y jurisprudencia inglesa.—**528.** Doctrina sancionada en Francia.—**529.** Idem en Rusia.—**530.** Teoría contraria de los Tribunales americanos y de los italianos.—**531.** Opinión de un escritor.—**532.** Reglas relativas á la jurisdicción sobre los buques mercantes extranjeros.—**533.** De los buques de guerra extranjeros.—**534.** Teoría de la extraterritorialidad de dichos buques.—**535.** Fundamento del privilegio.—**536.** Dificultades prácticas.—**537.** Nuestra opinión.—**538.** Derechos de la soberanía territorial.—**539.** Violación de las leyes locales por el comandante de un buque de guerra.—**540.** Ejemplos.—**541.** Reglas.—**542.** Principios vigentes en España respecto de las jurisdicciones sobre los buques extranjeros.—**543.** Excepciones á las reglas relativas al ejercicio de la jurisdicción en el territorio.—**544.** De la jurisdicción en los países de Oriente.—**545.** De la jurisdicción consular en los países bárbaros.—**546.** Por qué consideraciones se exceptúa la casa del Ministro extranjero.—**547.** Inconvenientes y remedios.—**548.** Delitos cometidos por las personas agregadas al Ministro extranjero.—**549.** Jurisdicción sobre el territorio ocupado pacíficamente por un ejército extranjero.—**550.** Delitos cometidos por las personas pertenecientes á dicho ejército.

518. El derecho de dominio y de jurisdicción sobre toda la extensión del territorio del Estado, es evidente y no contradicho por nadie. La máxima más general, dice Story, es que cada Estado posea la exclusiva soberanía y jurisdicción en su propio territorio (1).

A la soberanía del Estado pertenece, en efecto, además del *imperium* y la *publica potestas*, el *dominium eminens*. Tiene también la exclusiva facultad de mandar con sus propias leyes en todo el territorio del Estado: de excluir cualquier soberanía extranjera de realizar directa ó indirectamente en nombre propio algún acto imperativo, ejecutivo ó coercitivo; y el derecho de disfrutar exclusivamente la propiedad pública.

No quiere decir esto que el soberano pueda disponer á su arbitrio de los derechos correspondientes á los propietarios sobre sus cosas ó considerar estos derechos como efectos de la concesión de dicho soberano, no: el derecho de propiedad perteneciente á los

(1) STORY, *Conflict of Laws*, § 18.

particulares, se funda en otra base. Debe, sin embargo, admitirse, que el soberano territorial ejerce el supremo dominio sobre todo el territorio, esto es, sobre los inmuebles *reunidos y contiguos*, considerados como un todo, *uti universitas*: lo cual significa que considerados de este modo, están aquéllos bajo el imperio exclusivo de la soberanía territorial.

Debe, pues, considerarse como regla cierta y segura que el territorio con todo lo que contiene, constituye la base y el límite del imperio y de la jurisdicción del soberano territorial: *quidquid est in territorio est etiam de territorio*.

El soberano manda con sus leyes y ejerce sus poderes de un modo exclusivo é indivisible, lo cual constituye el llamado dominio eminente, y lleva consigo de parte de todos los Estados el deber de abstenerse de todo acto que directa ó indirectamente equivalga á una manifestación de la *publica potestas*, del *imperium*, de la *auctoritas*.

519. El jurisconsulto Paulo consideró, con razón, el territorio como el límite de la jurisdicción: *Extraterritorium jus dicendi impune non paretur* (1), y Pomponio define el territorio con el concepto del dominio y de la jurisdicción: *Territorium est universitas agrorum intra fines cujusque civitatis, quod ab eo dictum quidam aiunt quod Magistratus ejus loci intra eos fines terrendi, id est summo vendi jus habet* (2).

Debemos determinar bien lo que debe entenderse por territorio.

El territorio real denota propiamente la región ocupada por el pueblo que se encuentra dentro de ciertos límites naturales ó fronteras, que está en posesión jurídica de la soberanía territorial y separada de las regiones ocupadas por pueblos limítrofes y en posesión jurídica de otra soberanía: *Universitas agrorum intra fines cujusque civitatis*.

520. Ciertos lugares se consideran como adherencias del territorio real, y, por tanto, sujetos al imperio y á la jurisdicción del soberano territorial (3).

Estos lugares son:

(1) L. 20, Dig., *De jurisdictione* (2, 1).

(2) L. 239, § 8, Dig., *De verbor. significatione*.

(3) Cons. sobre tal cuestión á CALVO, ob. cit.; HEFFTER, ob. cit., § 65; DUDLEY-FIELD, *Int. cod.*, cap. IV, sec. 24 y sig.; ORTOLAN, *Diplomatie de la mer*, cap. VIII y IX; PHILLIMORE, ob. cit., tomo I, cap. XIX.

1.º Las aguas del mar ó de los lagos hasta cierta distancia de la costa, y las de los ríos que dividen dos ó más Estados.

2.º Las islas.

3.º Los buques.

521. Todo Estado marítimo tiene un derecho incontestable de dominio y de jurisdicción sobre las aguas que bañan sus costas hasta una distancia conveniente para su defensa y que baste para poner á salvo la seguridad del territorio y proteger los intereses del comercio y los del fisco.

En todo este espacio de mar determinado, cada soberano manda exclusivamente con sus leyes en todo lo que se refiere á la policía de la navegación y de los puertos, al arribo, á las cuarentenas, etc., y puede establecer una activa vigilancia para hacer respetar las leyes y reglamentos, y castigar á aquéllos que los violen.

522. Acerca del límite de la jurisdicción de cada Estado sobre las aguas territoriales, han surgido algunas dudas, y para esclarecerlas conviene, á juicio mio, fijar la atención en el objeto que determina la jurisdicción misma.

Es incuestionable el derecho que corresponde al Estado de proveer á su defensa y seguridad, y es razonable que la jurisdicción respecto á dicho objeto deba entenderse hasta el punto por donde el Estado puede temer un ataque, ó sea hasta el mayor alcance de un cañón (1). El Estado, por razón de seguridad, puede tomar, además, muchas precauciones, á fin de que no se turbe la paz, y si al ocurrir una guerra hubiera declarado su neutralidad, puede hacer reglamentos para impedir actos de hostilidad en sus aguas territoriales, y exigir que su neutralidad sea respetada.

Pero, si se habla de la jurisdicción penal, será indudablemente excesivo extenderla hasta el límite de las aguas territoriales. Teniendo, en efecto, en cuenta que el objeto principal de la jurisdicción penal es la tutela jurídica y el restablecimiento del orden perturbado por el delito, hay razón para deducir que el Estado no podrá hallarse interesado en castigar cuando los hechos criminales, aunque ocurridos en sus aguas territoriales, hayan sido cometidos á tal distancia de la costa, que no hayan perturbado el orden ni alarmado á los ciudadanos.

(1) Aun cuando se admita, con arreglo al derecho común, que la línea del dominio territorial sobre el mar debe fijarse en el alcance de un cañón, no es ésta absoluta é invariable. HEFFTER, § 75. En la actualidad, los Estados civilizados admiten la extensión de las fronteras hasta tres millas de la costa.

Esta cuestión se suscitó en Inglaterra en el famoso litigio del buque *Franconia* (1). Tratábase de un homicidio por imprudencia, cometido por el capitán de un buque alemán, á distancia de una legua marina (cerca de tres millas) de Dover, y se discutía si los Tribunales ingleses debían considerarse ó no competentes para juzgar y castigar dicho delito, de conformidad con la ley inglesa, considerándolo cometido en territorio inglés, por haberlo sido en las aguas territoriales de esta nación.

El punto capital de la cuestión era, naturalmente, el de si toda la extensión de mar que se halla comprendida dentro de la frontera marítima, y que desde el punto de vista de la defensa, se considera como adyacente del territorio, debe considerarse tal en lo que á la jurisdicción penal se refiere. En esta ocasión se sostuvo, con razones de peso, lo que, á juicio nuestro, es la teoría más justa, á saber: La de que el Estado no tiene derecho á ejercer sobre las aguas territoriales los mismos derechos que ejerce sobre el territorio real.

El mar territorial no puede asimilarse por completo al territorio. Es indudable que el soberano que domina en una costa, ejerce también ciertos derechos de soberanía sobre el mar vecino de aquélla; pero, si la extensión de dicha parte de mar, respecto de las necesidades de la seguridad del Estado y de su defensa, se calcula hoy en tres millas, puesto que, apreciando el alcance máximo del cañón es indispensable extenderla hasta dicho punto, á fin de estar seguros y á salvo de cualquier acto ofensivo, no se debe deducir de ello que deba asimilarse por completo al territorio toda esa extensión de mar, de tal modo, que pueda ejercer en toda esa extensión la soberanía los mismos derechos que ejerce sobre el territorio y sobre los puertos nacionales.

Admitiendo esta regla, seguiríase de ella que, así como el soberano puede someter á sus propias leyes los buques mercantes que entran en los puertos nacionales y fijar las condiciones para concederles la entrada y vedarla en ciertos casos, así también puede hacer lo mismo en el mar territorial, lo cual no es admisible, pues el soberano no tiene otro derecho que el de proveer á la defensa y á la seguridad del Estado.

Conviene, pues, reconocer que los derechos de soberanía que el Estado ejerce sobre las aguas territoriales, tienen distinto carácter.

(1) Véase acerca de la comunicación de PHILLIMORE, Juez del Supremo Tribunal, el *Journal du droit intern. privé*, 1877, pág. 167, y el artículo de TRAVERS TWIS, *Law magazine and Review*, Febrero y Mayo de 1877.

ter que los que ejerce sobre el territorio y sobre los puertos. Éstos pueden ser asimilados al territorio real desde el punto de vista de la jurisdicción y de la aplicabilidad de la ley penal, pero no pueden serlo las aguas territoriales en toda su extensión.

Deseando, pues, establecer una regla en lo concerniente á los delitos que deben considerarse sometidos á la jurisdicción del soberano que impere en la costa, proponemos la siguiente:

a) Todo Estado ejerce la jurisdicción penal en los puertos y playas hasta el punto más lejano de la marea baja, y generalmente, hasta una milla de la costa, desde cuyo punto se asimilan las aguas territoriales á la alta mar, en lo relativo á la jurisdicción penal (1).

523. Respecto de la jurisdicción sobre los lagos y sobre los ríos, convendrá tener en cuenta las reglas que estableceremos en lugar oportuno sobre la propiedad de los mismos.

524. La jurisdicción sobre las islas que pertenezcan en propiedad á un Estado, se admite como sobre cualquier otra parte del territorio mismo. Cuando el Estado las haya ocupado, si las islas se hallan inmediatas al territorio, están bajo la jurisdicción de aquél.

Respecto de las islas descubiertas por primera vez en el mar, y que no pertenezcan á ninguna nación, convendrá aplicar la regla de que el Estado, del cual es ciudadano el malhechor, puede ejercer allí la jurisdicción penal respecto de los delitos cometidos para aplicarle el condigno castigo.

525. En lo que se refiere á la jurisdicción sobre los buques, debe considerarse como regla fija que cada Estado tiene derecho á ejercerla sobre los que forman parte de su marina mercante, ya naveguen dichos buques en las aguas territoriales, ya en alta mar.

(1) La cuestión se ha resuelto de distinto modo en la Gran Bretaña, mediante la ley promulgada allí expresamente en 1878, titulada: *An act to regulate the law relating to the trial of offences committed in the sea*, 41 y 42 Vict., cap. LXXIII.

El art. 7.º de la ley dispone lo siguiente: «Desde el punto de vista de los delitos sometidos por la presente ley á la jurisdicción del Almirantazgo, las aguas territoriales comprenden toda la porción de pleamar, situada á menos de una legua marítima (tres millas) de la costa, medida desde la marea baja.»

Esta ley fué rudamente combatida en la Cámara de los Lores, en las sesiones de 12 y 15 de Agosto de 1878, y en la Cámara de los Comunes por Jorge Bowyer. PHILLIMORE, cuya autoridad es incuestionable, sostuvo que el Parlamento inglés no podía atribuir á los Tribunales nacionales una jurisdicción penal en oposición al derecho internacional, y ésta fué también la opinión sostenida por el Lord *chief of Justice*.

526. No es este el lugar oportuno para establecer las reglas relativas á la nacionalidad de los buques, y sólo haremos notar que cada Estado puede determinar por medio de sus leyes las condiciones bajo las cuales un barco tiene ó pierde el carácter nacional.

La dificultad respecto de los buques mercantes surge cuando se trata de determinar las relaciones en que se hallan con la jurisdicción territorial, cuando entran en las aguas territoriales en que impera una soberanía extranjera.

Habiendo establecido nosotros que cada soberano tiene jurisdicción sobre las aguas territoriales, y que puede someter á sus leyes penales y de policía á todos los que cometan actos declarados punibles por estas leyes, en los puertos ó en cierto perímetro de las aguas limítrofes á la costa, surge la duda de si esta jurisdicción puede ejercitarse también respecto de los hechos que ocurran á bordo de buques mercantes extranjeros que se hallen dentro de dicho perímetro.

A primera vista podrá parecer que, así como las leyes de policía y de seguridad se aplican á todos los extranjeros que se hallen en el territorio del Estado, ó en los lugares sobre que el soberano tiene dominio y ejerce jurisdicción, deberá ser la misma respecto de los buques mercantes extranjeros, y deberá cesar, por consiguiente, toda jurisdicción por parte del Estado á que por su nacionalidad corresponda el buque.

Así lo han entendido y enseñado algunos escritores, entre los que citaremos á Schmalz, que se expresa en estos términos:

«Desde que el buque entra en los puertos ó se halla dentro de la zona marítima de una potencia extranjera, queda sometido á la jurisdicción de esta potencia y no forma ya parte del territorio de su propia nación» (1).

Hay también quien piensa de distinto modo, pudiendo citar entre otros á Hautefeuille, que sostiene que el buque mercante debe ser considerado como un trozo del territorio que lo cubre con su bandera, ya navegue en alta mar, ya éntre en aguas territoriales extranjeras, y así como no pierde su territorialidad, no debe tampoco dejar de estar sujeto á la jurisdicción del Estado á que pertenezca (2).

(1) *Droit des gens*, lib. VIII, cap. II.

(2) *Droits et devoirs des nations neutres*, tít. I, pág. 290.—Conf. HUBER, *De la saisie des batiments neutres*.—REYNEVAL, *De la liberté des mers*.—ORTOLAN, *Diplomatie de la mer*, tít. II, cap. X.

La cuestión se ha resuelto de muy diversos modos, tanto por las leyes de los distintos países, cuanto por la jurisprudencia de sus Tribunales.

527. Según la ley inglesa, los buques mercantes extranjeros que entran en los puertos sujetos á la soberanía británica están completa y absolutamente sometidos á la jurisdicción de los Tribunales locales aun respecto de los hechos que ocurran á bordo. Hoy no cabe ya duda alguna después de la promulgación de la ley de 1878; pero sucedía lo mismo antes, según refiere el mismo Phillimore, el cual dice: «No hay duda en que el buque mercante extranjero, estacionado en un puerto, está sometido á la jurisdicción territorial en lo que se refiere á los crímenes y delitos cometidos á bordo, sobre todo cuando los actos criminales son de tal naturaleza que comprometan la tranquilidad del puerto. Hasta podría decirse que, en un puerto inglés, un marinero extranjero que tuviera que quejarse de los malos tratamientos del capitán á bordo de un buque extranjero, podía reclamar la protección de los Tribunales ingleses» (1).

528. Los principios relativos á esta cuestión fueron establecidos en Francia por el Tribunal de casación; en la causa *Jally* opta por la afirmativa: «Considerando, dice el Tribunal, que los buques mercantes, al entrar en el puerto de una nación extranjera, no pueden sustraerse á la jurisdicción territorial cuando el interés del Estado á que pertenece el puerto se halle comprometido, pero sin peligro para el buen orden y para la dignidad del Gobierno.—Considerando que todo Estado se halla interesado en la represión de los crímenes y delitos que puedan cometerse en los puertos de su territorio, no solamente por individuos de la tripulación de un buque mercante extranjero respecto de las personas que no forman parte de esta tripulación, sino también por los individuos de la tripulación entre sí, ora sea el hecho de tal naturaleza que comprometa la tranquilidad del puerto, ora cuando se reclame la intervención de la Autoridad local, ya sea cuando el hecho constituye un crimen de derecho común que su gravedad no permite á ninguna nación dejarla impune, sin atentar á los derechos de la soberanía jurisdiccional y territorial, porque este crimen es por sí mismo la violación más flagrante de las leyes que toda nación es-

(1) Véase la comunicación de Sir ROBERTO PHILLIMORE en el *Journ. de dr. intern. priv.*, á propósito del homicidio por imprudencia del capitán de la *Franconia*, 1877, pág. 165.

tá encargada de hacer respetar en todos los puntos de su territorio.—Considerando que un soberano extranjero no tiene interés alguno en reivindicar que se haga excepción en la aplicación de estos principios en favor de los buques mercantes, á no ser que haya entre los Estados tratados especiales que determinen sus límites.—Considerando que á excepción de lo que concierne á la disciplina y á la administración interior, en los que la Autoridad local no deberá ingerirse, y respecto de los cuales deben respetarse los derechos recíprocos concedidos por el uso general entre las diversas naciones, los buques de comercio permanecen sometidos á la jurisdicción territorial» (1).

529. El Consejero Focher, ponente en la misma causa *Jally*, afirma que este mismo principio se sigue constantemente en Rusia, y refiere un hecho ocurrido en el puerto de Riga, donde un marinero asesinó al timonel, á bordo de un buque inglés, y por más que ambos eran ingleses y el Gobierno ruso ofreció al de Inglaterra que entregaría el culpable á los Tribunales ingleses bajo reserva de reciprocidad, no aceptó el Gobierno británico, y el criminal inglés que había cometido á bordo de una nave inglesa un asesinato de que también había sido víctima un inglés, fué juzgado y condenado por los Tribunales rusos (2).

530. En las sentencias dictadas por los Tribunales americanos é italianos se establece opuesta doctrina.

El Tribunal Supremo de justicia de los Estados Unidos de Méjico, en causa por homicidio cometido á bordo del buque francés *Anemona*, por el capitán, en la persona de un marinero de dicho buque, decidió que los Tribunales del Estado son incompetentes para conocer de un delito cometido á bordo de un buque extranjero en un puerto mejicano, si no se había turbado la tranquilidad del puerto, y que era necesario respetar la jurisdicción de los Tribunales del Estado á que pertenecía el buque (3).

En Italia se ha establecido la misma doctrina, habiéndose declarado el Tribunal de Palermo incompetente para entender en una causa por homicidio cometido en el puerto de dicha ciudad, á bordo del buque americano *Godfrey* (4), por un individuo de la

(1) Cas. 25 Febrero 1858. *Journ. du Pal.*, 1859, 420.

(2) Véase *Journal du Palais*, 1859, 420.

(3) *Journal du droit. int. priv.*, 1876, pág. 413. (Sent. de 25 de Febrero de 1876.)

(4) Véase el auto de la Sala del Consejo del Tribunal de Palermo de 16 de Abril de 1876, y los artículos 93, 182, 436, 440 y 445 del Código de la marina mercante.

tripulación contra otro, y lo mismo decidió el Tribunal de Ancona á propósito de una causa por lesiones inferidas en el puerto á bordo del buque inglés *Hygia*, en una riña entre individuos de la tripulación.

531. Si se quiere resolver la cuestión con arreglo á los principios generales del derecho, no puede admitirse que el buque mercante extranjero que se halle en los puertos de un Estado deba sustraerse por completo á la jurisdicción de su soberanía nacional ni á la del soberano á quien pertenezca el puerto donde aquél se encuentre, y la dificultad consiste en determinar exactamente el campo en que una y otra soberanía deben ejercer su jurisdicción á fin de prevenir un conflicto entre ellos.

El buque mercante que éntre en el perímetro de las aguas extranjeras, en las que el soberano tiene derecho á ejercer la jurisdicción penal, puede considerarse en su individualidad, prescindiendo de toda relación en que pueda hallarse con todo lo que le rodea, y se puede considerar en relación con las aguas territoriales que ocupa y con las leyes que allí rigen, á las que debe estar sometido en todos los actos exteriores y en aquellos que, aunque ocurran á bordo, tengan ó puedan tener consecuencias en el exterior.

Mirado el buque bajo el primer aspecto, debe considerársele como una porción del territorio del Estado cuya nacionalidad tiene, y como sujeto á la jurisdicción del soberano de dicho Estado.

Considerado bajo el segundo aspecto, debe estar sometido á la jurisdicción del soberano que domina en las aguas territoriales, y que tiene derecho á imponer sus leyes á todos los actos que en el mismo se realicen.

Consecuencia evidente de estos principios es que el soberano territorial no tiene derecho á ingerirse en los actos que ocurran á bordo de un buque y que no tengan consecuencias exteriores, y por consiguiente, que el mantener la disciplina, el reprimir y castigar los actos que merezcan castigo, el regularizar los actos de la vida civil y demás casos análogos que en él ocurrir pueden, compete al soberano cuya nacionalidad ostenta el buque, cuyas leyes rigen á bordo de éste, aun cuando se halle en aguas ó puertos extranjeros.

El soberano territorial, tiene, sin embargo, derecho á regular todas las relaciones exteriores del buque, el cual permanece sujeto á las leyes locales en todos aquellos actos que por la naturaleza misma de las cosas caen bajo el dominio de la ley local, y por

consiguiente, en todos los hechos punibles cometidos en el exterior del buque, ó que, aun cometidos á bordo de éste, puedan interesar la tranquilidad ó la seguridad pública. Por otra parte, el soberano que tiene jurisdicción á bordo, no puede exigir que el barco que lleva la bandera del Estado y que entra en aguas territoriales extranjeras, se sustraiga á la jurisdicción del otro soberano en todos los actos que puedan interesar á éste. Lo único que aquel puede exigir racionalmente, es que sean respetados los convenios internacionales, estipulados con objeto de establecer la forma en que los funcionarios públicos deben ejercer sus actos jurisdiccionales (1).

532. De lo dicho, resulta, que las autoridades locales tienen derecho á intervenir á bordo de un buque mercante extranjero:

a) Cuando se haya cometido á bordo entre las personas de la tripulación un delito que pueda comprometer la seguridad y la tranquilidad pública;

b) Siempre que el comandante del buque pida la intervención de la autoridad local (2);

c) Para reprimir los actos punibles iniciados fuera del buque y ejecutados á bordo.

Tal sería el caso del asilo dado á bordo á un malhechor fugitivo, en cuyo caso podría aplicarse la ley penal territorial para castigar al capitán.

En estas circunstancias, aun cuando no existiese un convenio expreso que impusiese esta obligación, debería, por cortesía internacional, prevenirse al Cónsul ó á quien lo representare, cuando esto se pudiera hacer sin inconvenientes (3).

(1) En la famosa cuestión entre Francia é Italia, á propósito del arresto verificado en el puerto de Génova, de los bandoleros Cipriano Lagala, Papa, D' Abanzo y Samo, fué admitida la ilegalidad del arresto, no porque pudiera impugnarse el derecho de las autoridades italianas á tomar las precauciones oportunas para impedir mayores desórdenes que podían ocurrir si se hubiese divulgado que aquellos malhechores y jefes de ladrones, buscados por la justicia, estaban en las aguas territoriales de Italia, sino porque no fueron observadas las formalidades estipuladas en el convenio postal entre Italia y Francia en 4 de Septiembre de 1860. Véanse las Actas del Parlamento italiano de 1863, pág. 719, y los documentos relativos á este asunto, presentados el 25 de Julio á la Cámara de los Diputados.

(2) Véase en este sentido CASAREGIS, *Discursus legales de commercio*, 136, núm. 9. MARTENS, *Derecho de gentes*, § 322. MASSÉ, *Derecho comercial*, número 527. AZUNI, *Derecho marítimo*, tomo I, núm. 271. Conf. la sentencia de Cas. franc., 25 Febrero 1859, *Journ. du Pal.*, 1859, 420, y la sentencia del Supremo Tribunal de Justicia de Méjico de 25 de Febrero de 1876.

(3) El art. 12 del Convenio consular entre Italia y Francia contiene las

Podría surgir una dificultad cuando se tratase de ciertos delitos graves según el derecho común, cometidos á bordo, pero que no hubiesen tenido consecuencias exteriores. La duda puede ser, en tales circunstancias, la de si, teniendo conocimiento de lo ocurrido, pueden las autoridades locales proceder de oficio, por el interés que tienen todos los Estados civilizados de impedir que ciertos crímenes queden impunes.

Si se admitiese la competencia de los Tribunales locales por cualquier delito de derecho común que no haya tenido consecuencias exteriores, legitimando aquélla con el principio de que todos los Estados civilizados están cointerésados en reprimir los delitos graves donde quiera que se cometan, podría surgir de aquí el inconveniente de que, debiendo los Tribunales locales aplicar su propia ley que, como hemos dicho, no rige en el interior del buque, se juzgaría y castigaría al reo con arreglo á una ley á que no estaba sometido y que no podía considerarse infringida.

Admitiendo por otra parte la completa indiferencia de la autoridad local siempre que el delito no haya tenido consecuencias exteriores, surgiría el inconveniente no menos grave de que durante el viaje pudieran desaparecer las pruebas del delito consumado, y conseguir el reo su impunidad.

Para obviar todo inconveniente sería oportuno establecer como regla que, cuando las autoridades locales tuviesen conocimiento de que á bordo de un buque mercante extranjero se ha cometido un delito grave, pueden intervenir aunque este delito no haya tenido consecuencias exteriores, á fin de practicar los actos y diligencias de instrucción convenientes para conservar las pruebas y el cuerpo del delito, y entregar el culpable á los Tribunales del Estado á que por su nacionalidad corresponda la nave, para que pueda ser juzgado con arreglo á la ley vigente á bordo del buque.

533. Ahora debemos tratar de los buques de guerra que se

siguientes disposiciones: «Conviene en que los funcionarios del orden judicial y los oficiales y agentes de Aduanas no podrán en ningún caso hacer visitas ni pesquisas á bordo de los buques sin ir acompañados por el Cónsul ó Vicecónsul de la nación á que aquéllos pertenezcan, y deberán también avisar en tiempo oportuno á los referidos agentes consulares para que asistan á las declaraciones que los capitanes y la tripulación hicieren ante los Tribunales y en las administraciones locales, á fin de evitar de este modo todo error ó falsa interpretación que pudiera perjudicar á la buena administración de justicia.

»La citación que se dirigirá al efecto á los Cónsules y Vicecónsules indicará la hora precisa, y si aquéllos no se presentasen en forma ó no mandasen quien los represente, se procederá en su ausencia.»

hallen en aguas territoriales extranjeras. Ante todo debemos advertir que corresponde también á cada soberanía el derecho de atribuir á una nave la calificación de buque de guerra, encargando el mando de la misma á un oficial de la marina militar, y dándole facultades para enarbolar esta bandera. Este principio, que fué establecido primeramente por Rusia (1), me parece más razonable que el de hacer depender de su construcción el carácter del buque.

Esta es también la opinión de Calvo, el cual dice: «Lo que constituye en principio el buque de guerra no es la fuerza del armamento ni el número de cañones, sino el hecho de su posesión por el Estado, y del mando por oficiales pertenecientes á la Armada. Sin embargo, el uso y las mútuas conveniencias han hecho que se comprendan en la categoría de buques de guerra los buques mercantes fletados especialmente para el transporte de tropas, víveres y otros objetos pertenecientes al Gobierno y mandados por Oficiales de la marina militar.

»En realidad, estos no son buques de guerra en la acepción estricta de la palabra, pues no pertenecen al Estado, ni son propios para el combate; pero en tanto que son exclusivamente empleados para el servicio de la marina militar, mientras no se dediquen á ninguna operación comercial, son asimilados á los buques del Estado y están autorizados como tales á enarbolar el pabellón y demás insignias de los buques de guerra» (2).

534. Se tiene como un principio generalmente reconocido que los buques de guerra están exentos de la jurisdicción civil y penal del país en cuyas aguas territoriales se hallan, y tanto que dice Calvo: «que el uso universal ha consagrado de hecho que todo buque de la marina militar, así como todo el personal que contiene, están cubiertos por la ficción de la extraterritorialidad (3), y esta es también la opinión de Wheaton (4), de Heffter (5), de

(1) En la cuestión habida entre España y Dinamarca á propósito de la corbeta *San Juan*, fué consultada Rusia, y respondió: «que se halla conforme con los principios del derecho de gentes el que un buque autorizado según los usos de la nación á que pertenece para enarbolar el pabellón militar, debe ser considerado como un buque de guerra. Ni la forma de éste, ni su destino anterior, ni el número de los individuos que constituyen su tripulación, pueden alterar la cualidad inherente al mismo, con tal que el oficial que lo mande pertenezca á la marina militar.»

(2) CALVO, ob. cit., t. I, § 373.

(3) CALVO, *Der. intern.*, § 538.

(4) *Dr. intern.*, parte 2.^a, cap. II, § 9.º, pág. 124.

(5) Id. id., § 79.