



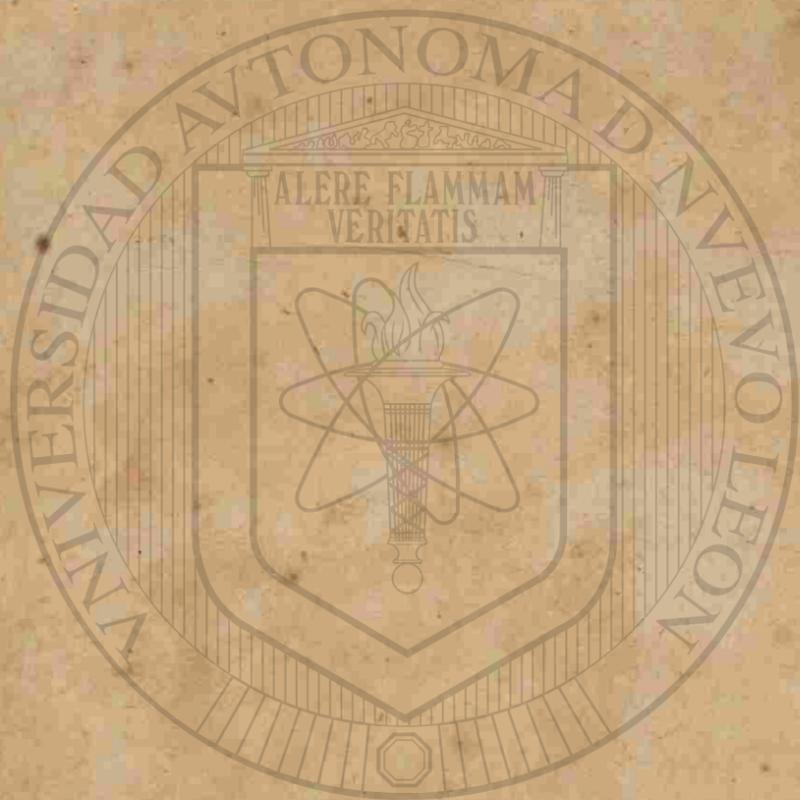
ACION

JX4415  
S6  
c.1



1080044745

E#66#151



347 #

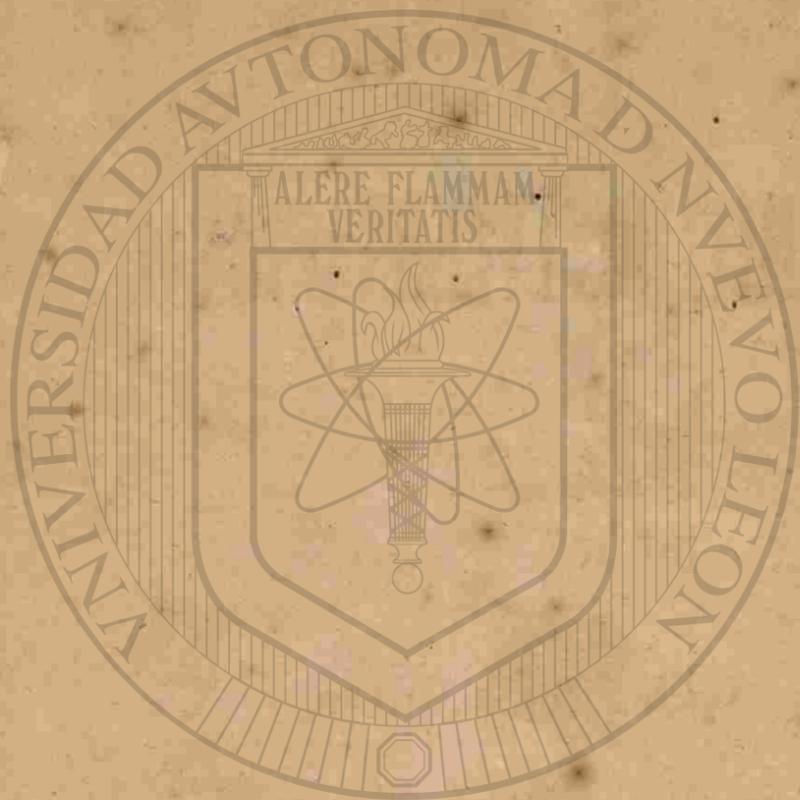
S,

U A N L

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS





# LECCIONES

DE

DERECHO

## MARITIMO INTERNACIONAL,

ARREGLADAS

De orden del Escmo. Sr. Ministro de Fomento,  
para la Escuela Nacional de Comercio,

POR EL

**Dr. Justo Sierra,**

DEL GREMIO Y CLAUSTRO DE LA UNIVERSIDAD DE MÉRIDA DE YUCATAN, IN-  
DIVIDUO DEL ILUSTRE Y NACIONAL COLEGIO DE ABOGADOS DE MÉXICO, JUEZ  
ESPECIAL DE HACIENDA DEL PUERTO DE CAMPECHE, AGENTE DEL MINISTE-  
RIO DE FOMENTO Y MIEMBRO DE VARIAS SOCIEDADES LITERARIAS.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

*Non opinione sed naturá jus constitutum est.*  
Cic. DE LEGIBUS, lib. I, cap. X.

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS  
MEXICO.

IMPRENTA DE IGNACIO CUMPLIDO,  
Calle de los Rebeldes, núm. 2.

1854.

24415  
56



Hl. Esemo. Sr. D.

Joaquín Velázquez de León,

Caballero Comendador de la Nacional y distinguida Orden de Guadalupe, Director del Colegio Nacional de Minas, y Secretario de Estado y del Despacho de fomento, colonización, industria y comercio,

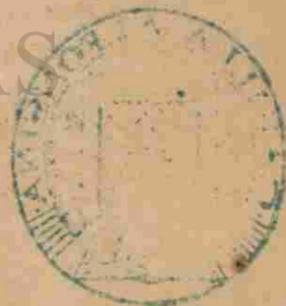
En testimonio de adhesión y respeto,

*Justo Sierra.*

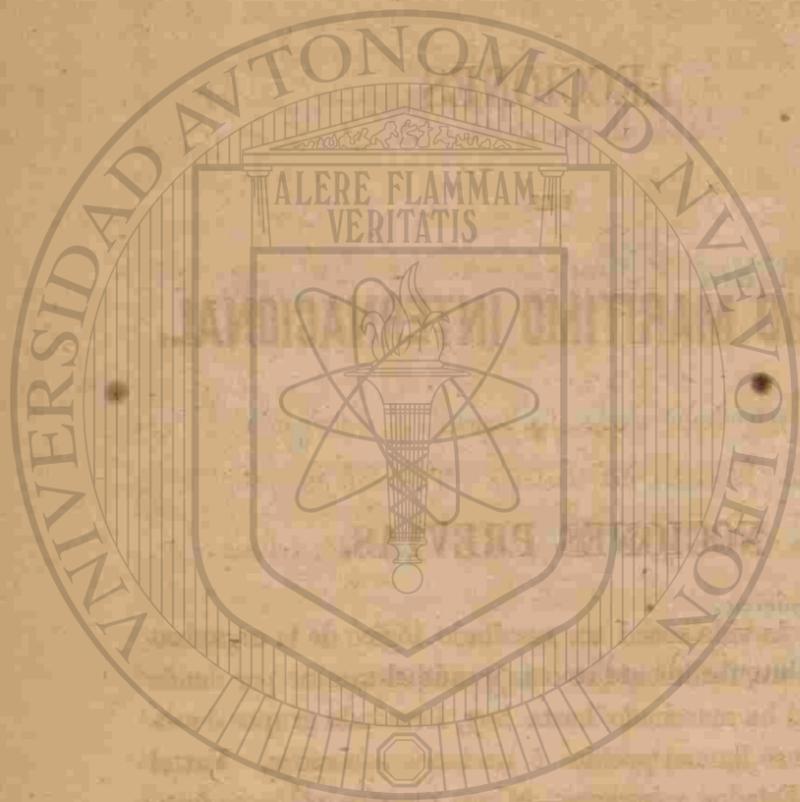
UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

Campeche, 31 de Mayo de 1854.

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS



DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN  
FONDO BIBLIOTECARIO



FONDO BIBLIOTECA PUBLICA  
DEL ESTADO DE NUEVO LEON

## LECCIONES

DEL

# DERECHO MARITIMO INTERNACIONAL.

### NOCIONES PREVIAS.

I. Siendo la vida social un resultado lógico de la organización del hombre, fácilmente se comprende el camino por donde la humanidad ha marchado hasta hoy, formando grupos ó asociaciones que se llaman pueblos ó naciones soberanas. Vattel define á los Estados soberanos—"Unos cuerpos políticos ó sociedades de hombres que, reuniendo sus fuerzas, procuran su conservación y utilidad." (1)

II. Un Estado por su naturaleza debe ser independiente, debe tener todas las facultades necesarias para determinar libremente todo lo que juzgue convenir á su existencia y conservación; nadie tiene derecho de turbarle en el ejercicio de estas facultades, ni tiene obligación de dar cuenta á nadie de su conducta. En el conjunto de todas estas cualidades consiste la *Soberanía*; la cual podemos definir diciendo que es: la reunion de los derechos inherentes y transeuntes de un Estado. ®

(1) Vattel, Droit des Gens, Prelimin. § I.

110787

14266

III. En la idea de soberanía de un Estado, se envuelve necesariamente la de propiedad del territorio que ocupa; pues de lo contrario resultaría una verdadera inconveniencia, y apenas puede concebirse un Estado sin territorio determinado y reconocido, en donde puedan fijarse y habitar los miembros que le componen. Las reuniones nómadas que viven sin habitación fija, no pueden llamarse excepción de esta regla, porque una reunión salvaje de semejante naturaleza, no debe llamarse Estado, ni lo constituye realmente.

IV. Uno de los derechos de la soberanía es el que tiene cada Estado de constituir un gobierno, como mejor convenga á los fines y necesidades de su asociación. Aquel ó aquellos que ejercen la autoridad política son el *Soberano*. (2) La soberanía puede ejercerse para regular las relaciones interiores de la autoridad para con los asociados y de estos para con aquella, ó bien para establecer relaciones con las potencias extranjeras.

V. La soberanía exterior es independiente de toda forma de gobierno, y no cesa por consiguiente de existir, cualesquiera que sean las turbaciones interiores de un Estado soberano, aun cuando se hallase en anarquía, ó bajo el mas crudo despotismo. Esa soberanía no se extingue sino por la completa disolución de los vínculos sociales, ó por la incorporación y sumisión de un Estado á otro, sea que esto se verifique por conquista ó cualquiera otra causa. Así, pues, un Estado soberano, sobre todo en sus relaciones exteriores, constituye una verdadera individualidad política, una persona moral que tiene entendimiento y voluntad propia, y es capaz de obligaciones y derechos. (3)

VI. Es una consecuencia del derecho natural, que así como el individuo se pone en relaciones con otro individuo, por una ley de su propia naturaleza; así los Estados soberanos, las contraigan igualmente con otro ó con otros, puesto que es muy difícil figurárselos en una situación de absoluto aislamiento. Aho-

(2) Vattel, Droit des Gens. Liv. I, cap. I.

(3) Vattel, Droit des Gens, Prelimin. § II.

ra bien; el individuo no puede establecer relaciones con otros, sin que de estas relaciones resulten ciertas necesidades morales de hacer ó no hacer ciertas cosas determinadas, necesidades que traen por consiguiente la facultad de exigir en unos y la obligación de consentir en otros recíprocamente. Quiere decir, que de estas necesidades resultan derechos y obligaciones recíprocas. Por eso, lo que es *derecho* para un Estado, suele ser *obligación* para otro, y al contrario.

VII. Hablándose de los derechos de un Estado soberano respecto de otro, hallamos que estos se dividen por lo comun en derechos *primitivos* ó absolutos, y en derechos *condicionales* ó hipotéticos. (4) Se da el nombre de *absolutos*, á los derechos permanentes de que goza un Estado en cualquiera situación, por el hecho solo de su soberanía, sin que puedan limitarse con motivo de una situación especial, por extraordinaria que ella sea. Llámense derechos *condicionales*, á los que resultan ocasionalmente y por accidente de ciertas relaciones internacionales particulares, que se extinguen con las circunstancias que los han creado. La guerra, *v. g.*, concede á los Estados beligerantes y á los neutrales ciertos derechos, que cesan desde luego en tiempo de paz.

VIII. El primero de los derechos absolutos de un Estado soberano, es el derecho de la *propia conservación*, en el cual se comprende el de legítima defensa, cuando es agredido ó provocado. El segundo derecho es, el de mantener su *propia independencia*; es decir, el de no reconocer en ningun otro Estado soberano autoridad para imponernos sus órdenes, obedeciendo sus intimaciones, solo por serlo. El tercero de estos derechos primitivos, es el de una justa y legítima *igualdad* con los demas Estados; porque la inferioridad relativa de fuerzas y poder, no puede ni debe ceder en menoscabo de la soberanía en ningun Estado independiente. Las consecuencias de estos tres de-

(4) Kluber, Droit de Gens moderno § 36.—Wheaton, Elements of Internat. Law, Part. II, §§ I y II.

rechos, que se consideran como otros tantos principios, pueden variar indefinidamente; pero siempre se referirán en último resultado á cualquiera de ellos.

IX. La regulacion de esos derechos debe sujetarse al derecho internacional, que es el conjunto de reglas de conducta que la razon deduce, como conformes á la justicia, de la naturaleza de la sociedad que existe entre las naciones independientes, admitiendo siempre las restricciones ó modificaciones que establece el uso y el consentimiento general. (5)

X. El derecho internacional reconoce tres principios ó fuentes:—1.º Los *tratados públicos*, por cuya letra y espíritu se deben resolver en primer lugar las diferencias que resulten entre diferentes naciones.—2.º La *costumbre*; es decir, cuando por una serie de actos repetidos de igual naturaleza se puede tomar una basa para fundar la resolucion.—3.º La equidad natural.

XI. De esta esplicacion resulta la ordinaria division que se hace del derecho internacional en *natural*, que reconoce por principio á la equidad: en *positivo* ó convencional, que se funda en los tratados y convenciones diplomáticas; y en *consuetudinario*, que se funda en los usos y costumbres que han aceptado y reconocido tácitamente las naciones (6); advirtiéndose que el derecho *internacional natural* difiere del *derecho natural* de los individuos, cuanto difieren las necesidades, circunstancias y relaciones de estos entre sí, de las relativas á las naciones.

(5) Wheaton, Elements of. Internat. Law, Part. 1<sup>ra</sup>, cap. I, § II.

(6) Véase la nota décima de Pinheiro-Ferreira al *Precis du Droit des Gens*, de Martens.

LECCION PRIMERA.

DE LA LIBERTAD Y COMUNIDAD DE LOS MARES.

- I.—Adelantos en la navegacion.
- II.—Utilidad del mar.
- III.—Porvenir de la navegacion.
- IV.—El mar no puede ser propiedad de ninguno.
- V.—Ni tampoco puede ejercerse en él supremacia.
- VI. } Razon física que lo impide.
- VII. }
- VIII.—Razon moral.
- IX.—Consecuencias de esta doctrina.
- X.—Pretensiones de algunos paises á la dominacion del mar.
- XI.—El imperio de los mares se ha ejercido de hecho.
- XII.—El *mare liberum* de Grocio, y el *mare clausurem* de Selden.
- XIII.—Comparacion de ambas doctrinas.
- XIV.—Antigua doctrina inglesa.
- XV.—Término de estas discusiones.
- XVI.—Triunfo de la libertad de los mares.

I. El mar, esa prodigiosa acumulacion de aguas que siempre ha herido la imaginacion hasta de los pueblos mas rudos, escitándolos á la movilidad y energíá, es una inmensa y útil vía de comunicacion, que sirve de vínculo entre todos los continentes é islas que encierra. En sus vastas llanuras, soledades imponentes y uniformes en que, durante meses enteros, ni un solo objeto fuera del cielo y de las aguas se presenta á las miradas del navegante, el genio y la constante actividad del hombre han sabido trazarse un camino que no deja huella, es verdad, pero tan seguro, que conduce al navegante á donde este quiera dirigirse. Por medio de un fenómeno físico, la aguja magnética, el piloto reconoce á cada momento la direccion que

rechos, que se consideran como otros tantos principios, pueden variar indefinidamente; pero siempre se referirán en último resultado á cualquiera de ellos.

IX. La regulacion de esos derechos debe sujetarse al derecho internacional, que es el conjunto de reglas de conducta que la razon deduce, como conformes á la justicia, de la naturaleza de la sociedad que existe entre las naciones independientes, admitiendo siempre las restricciones ó modificaciones que establece el uso y el consentimiento general. (5)

X. El derecho internacional reconoce tres principios ó fuentes:—1.º Los *tratados públicos*, por cuya letra y espíritu se deben resolver en primer lugar las diferencias que resulten entre diferentes naciones.—2.º La *costumbre*; es decir, cuando por una serie de actos repetidos de igual naturaleza se puede tomar una basa para fundar la resolucion.—3.º La equidad natural.

XI. De esta esplicacion resulta la ordinaria division que se hace del derecho internacional en *natural*, que reconoce por principio á la equidad: en *positivo* ó convencional, que se funda en los tratados y convenciones diplomáticas; y en *consuetudinario*, que se funda en los usos y costumbres que han aceptado y reconocido tácitamente las naciones (6); advirtiéndose que el derecho *internacional natural* difiere del *derecho natural* de los individuos, cuanto difieren las necesidades, circunstancias y relaciones de estos entre sí, de las relativas á las naciones.

(5) Wheaton, Elements of. Internat. Law, Part. 1<sup>ra</sup>, cap. I, § II.

(6) Véase la nota décima de Pinheiro-Ferreira al *Precis du Droit des Gens*, de Martens.

### LECCION PRIMERA.

#### DE LA LIBERTAD Y COMUNIDAD DE LOS MARES.

- I.—Adelantos en la navegacion.
- II.—Utilidad del mar.
- III.—Porvenir de la navegacion.
- IV.—El mar no puede ser propiedad de ninguno.
- V.—Ni tampoco puede ejercerse en él supremacia.
- VI. } Razon física que lo impide.
- VII. }
- VIII.—Razon moral.
- IX.—Consecuencias de esta doctrina.
- X.—Pretensiones de algunos paises á la dominacion del mar.
- XI.—El imperio de los mares se ha ejercido de hecho.
- XII.—El *mare liberum* de Grocio, y el *mare clausurem* de Selden.
- XIII.—Comparacion de ambas doctrinas.
- XIV.—Antigua doctrina inglesa.
- XV.—Término de estas discusiones.
- XVI.—Triunfo de la libertad de los mares.

I. El mar, esa prodigiosa acumulacion de aguas que siempre ha herido la imaginacion hasta de los pueblos mas rudos, escitándolos á la movilidad y energíá, es una inmensa y útil vía de comunicacion, que sirve de vínculo entre todos los continentes é islas que encierra. En sus vastas llanuras, soledades imponentes y uniformes en que, durante meses enteros, ni un solo objeto fuera del cielo y de las aguas se presenta á las miradas del navegante, el genio y la constante actividad del hombre han sabido trazarse un camino que no deja huella, es verdad, pero tan seguro, que conduce al navegante á donde este quiera dirigirse. Por medio de un fenómeno físico, la aguja magnética, el piloto reconoce á cada momento la direccion que

lleva su nave; y por un procedimiento sencillísimo, la corredera, calcula fácilmente el camino que ha hecho sobre la llanura móvil que atraviesa. Con estos dos solos datos, tendría ya lo suficiente para dar la vuelta al mundo en un frágil madero, luchando incesantemente con las embravecidas olas que lo embaten. Mas para colmo de seguridad y confianza, llama en su auxilio á la ciencia; y entónces la astronomía le abre el grande y admirable libro del firmamento. El piloto inteligente pregunta en los cielos á los planetas que allí hacen sus giros casi eternos; y á los astros luminosos, fijos para servirle de perenne antorcha; y de la situacion relativa que guardan entre sí, conoce con precision cual es la de la nave en aquellas vastas llanuras; y cualquiera que sea hoy la distancia de dos puntos de nuestro globo separados por el mar, se puede llegar del uno al otro con una precision casi matemática.

II. Inútil sería empeñarnos en probar la utilidad y conveniencias del mar. En el estado á que han llegado la civilizacion moderna y la navegacion, las ventajas del mar apénas pueden calcularse. Ya desde muy antiguo, allá en la infancia de la navegacion, esas ventajas eran de tal importancia, que algunas de ellas llegaron á divinizarse en las fábulas del paganismo; y Neptuno, Tetis y demas divinidades marinas recibian un culto estenso y bastante significativo. El mar ha formado el lazo comun entre los diversos pueblos de la tierra; y por su medio las naciones cultas han llevado su civilizacion á paises desconocidos ó bárbaros.

III. En los modernos tiempos, sobre todo en el siglo anterior, motivo sobrado habia para figurarse que la navegacion tocaba á su último grado de desarrollo. Pero hé aquí que se presenta un nuevo descubrimiento, un motor independiente de la accion del viento y del mar, el vapor, que hace maravillas y prepara una estupenda revolucion en el sistema de las comunicaciones marítimas. Desde ese momento, las distancias menguan; el tiempo disminuye; las relaciones se multiplican, y el mundo parece revestirse de nuevas y mas gigantescas formas.

Y todavía hay motivos para creer que aun estamos en el principio de esa revolucion, porque el estado actual de las ciencias físicas nos prepara ya nuevos y maravillosos descubrimientos. La electricidad y el magnetismo, el gas producido por procedimientos químicos, y aun el aire atmosférico que respiramos, llegarán á ser un dia agentes mas poderosos y de ménos costo que el vapor, y entónces se dirá con verdad que acabaron para siempre las distancias sobre el mar: que el globo terráqueo es una verdadera y simple unidad.

IV. Cuando contemplamos al mar bajo otro respecto admirando su vasta estension, solemos preguntarnos si por su naturaleza y circunstancias podría llegar á ser propiedad esclusiva de algun individuo ó de alguna nacion. La respuesta negativa casi brota naturalmente, y no solo en cuanto al individuo particular, para quien efectivamente el dominio del mar no es ni parece posible, sino aun en cuanto á las naciones, por grandes y poderosas que sean. La propiedad en términos legales, envuelve para el dueño de la cosa el derecho de usar de ella, percibir sus frutos, disponiendo de ellos y de la cosa misma á su voluntad con absoluta exclusion de todos los demas. Ahora bien; es evidente que del mar no se puede usar, disponer ni gozar de esa manera, ni mucho ménos con el derecho de escluir á los demas, que va envuelto en la idea del dominio.

V. Mas podríamos preguntar todavía, ¿puede el mar ser sometido al imperio de una nacion? O lo que es lo mismo, ¿una nacion puede tener sobre el oceano una supremacía tal, que lleve envuelta la potestad de ejercer en él, respecto de los demas pueblos de la tierra, los derechos de mando y gobierno, estableciendo reglamentos, organizando una policia, imponiendo contribuciones, deteniendo buques, inspeccionándolos y visitándolos? A esta nueva cuestion, hablándose de la alta mar, un grito unánime y universal responde, que el mar no es susceptible de someterse á un imperio semejante, imperio que vendría á ser un verdadero dominio hasta en sus mas latas consecuencias. Si la libertad de los mares es una verdad que se siente y se

comprende por sí misma, un razonamiento lógico no puede menos de demostrarla. Veámoslo.

VI. Para dar tan asertivamente esa solución, tenemos dos razones decisivas, que no admiten réplica; física y material la una, moral y especulativa la otra. La primera bastaría por sí sola, aunque únicamente demostrase *aposteriori*; pero la otra probará *apriori*. Las cosas que son de ninguno, jamás pueden salir de esta condición pasando á la propiedad de los hombres, sino por un solo camino, y este es el de la posesión. Es decir, que para que el mar pudiese llegar á ser la propiedad de una nación, sería necesario por cierto, que esa nación aprendiese la posesión del mar manteniéndose en ella. Haciendo á un lado todas las discusiones que se han suscitado acerca de la forma y requisitos de lo que en derecho se llama *posesión*—“todo el mundo entiende hoy por ella, dice un ilustre escritor alemán (1), un estado que permite no solo ejercer físicamente sobre la cosa una acción personal, sino la de alejar toda acción extraña. Así es como el batelero *posee* su barquilla, pero no el agua en que flota, por más que una y otra sirvan á su objeto.”—En efecto, la posesión no es más que el hecho de tener uno en su poder alguna cosa de cierto modo permanente, y con la intención de apropiársela. El hecho simple, sin esa intención, de nada valdría; y la intención sin el hecho, todavía valdría menos si cabe. De manera, que se necesitan ambas cosas reunidas, ó para valernos de las expresiones del autor ya citado, (2)—“Toda posesión de una cosa descansa en la conciencia y en el hecho de un poder casi ilimitado.”

VII. Ahora bien, ¿el mar es susceptible de ser sometido á un poder semejante? Una nación cualquiera, por grande y poderosa que se la suponga, ¿puede tener en su material posesión al mar? Multiplíquense todas las escuadras reunidas, y jamás por jamás se logrará someter el mar al poder y mando de una

(1) Savigny, Tratado de la Posesión, § I.

(2) Savigny, *Ubi supra*, § XVIII.

nación. ¿Qué pensaríamos hoy de aquellos extravagantes sofistas que con sus discursos vanos quisiesen persuadirnos que Xerxes fué dueño del mar, porque en un miserable rincón del Hellesponto le cargó de cadenas y le hizo azotar con varas por sus soldados? Puede, pues, decirse con plena seguridad y sostenerse como tésis concluyente, que el mar no es susceptible de ser apropiado por ninguno, por la sencillísima razón de que jamás puede poseerse. Y esta es la razón física que lo demuestra sin réplica, aparte de la otra moral que viene directamente á ratificarnos la primera.

VIII. Si el aire es indispensable para la vida material del género humano, para el perfecto desarrollo de su vida moral el mar es un elemento de todo punto necesario. La sociabilidad, la comunicación común es una ley de la naturaleza humana tan esencial en el orden moral, como lo es la respiración en el orden físico. ¿Quién tendría entonces un derecho de impedir el cumplimiento de esta ley natural? ¿Cuál es la nación que, aun suponiendo la posibilidad física, se atreviese á arrogarse el derecho de dominio en los mares, que bañan toda la tierra para unir á los diversos pueblos entre sí, poniendo en comunicación á los hombres y á las naciones? Por mayor número de casos que nos figuremos, jamás podremos hallar en nuestra convicción interna que un tal derecho pueda ser exclusivamente ejercido por pueblo alguno, ni mucho menos que semejante usurpación, si fuese posible, llegase á ser eficaz en sus resultados. Lo que decimos de los mares en general puede y debe aplicárseles también en particular, sin que ninguna nación posea con título el derecho natural de aprovecharse exclusivamente de sus beneficios. Respecto de los mares territoriales, veremos luego cuáles son los principios que rigen.

IX. De lo dicho se infiere, que la imposibilidad de dominar el mar ejerciendo en él los derechos de imperio, resulta de la naturaleza física de este elemento, que no puede ser poseído realmente por ninguno, individuo ó nación, y que sirve esencialmente á las comunicaciones del género humano. Infírese

tambien que esa imposibilidad resulta de la igualdad de derechos é independencia mútua de todas las naciones, pues el mayor poderío é importancia de las unas, no disminuye en un ápice la perfecta y justísima igualdad de que todas deben disfrutar. Esto en cuanto á los principios: veamos ahora los hechos históricos, de los cuales aparece que no siempre han marchado en armonía el hecho y el derecho. Sin remontarnos á tiempos muy lejanos, hay en la historia moderna ejemplares de mas de una nacion, que ha pretendido arrogarse la propiedad de algunos mares.

X. España creyó y sostuvo en otro tiempo que tenia derecho de escluir del mar Pacífico á todas las demas naciones. En el siglo XVI y á principios del XVII, los portugueses tuvieron la pretension de prohibir á los demas pueblos la navegacion de los mares de Guinea y la India. En las épocas de Carlos I, Cronwell y Carlos II, los ingleses se creian dueños absolutos de todo el mar que baña las costas de la Gran-Bretaña hasta las del vecino continente; y desde la época de Guillermo de Orange y la reina Anna, cambiaron la palabra *dominio* por la de *soberanía*. Los holandeses, olvidándose de que en otros tiempos habian sido los primeros y mas acérrimos defensores de la libertad de los mares, pretendieron despues prohibir á los españoles que hacian el viage de Filipinas, el paso por el cabo de Buena-Esperanza. Estas pretensiones, que todos los pueblos han rechazado con energía, dieron márgen á guerras sangrientas; y si la equidad y la razon natural están probando lo absurdo é injusto de semejantes pretensiones, hay que añadir que jamas han sido aceptadas ni reconocidas en ningun tratado público de navegacion y comercio, viniendo despues el tiempo á demostrar cuan vanas y fútiles han sido las teorías en que se apoyaban.

XI. En cuanto á lo que se ha querido llamar imperio de los mares, si por esta palabra *imperio* se entiende el poder de ejercer en ellos una especie de autoridad que consista en poner trabas, causar vejaciones y molestias á los buques por medio de vi-

sitas, presas y detenciones arbitrarias, violando con esto el derecho internacional, es preciso convenir en que ese poder ha sido ejercido de hecho en algunas ocasiones. La historia de las últimas guerras marítimas está mostrando demasiado, cuales y cuantos han sido los esfuerzos de la Inglaterra, la nacion de mayor poder marítimo que hoy ecsiste, para hacer prevalecer en el mar ciertos principios respecto de las naciones neutrales y enemigas. De estos pretendidos derechos hablaremos en otra parte; por ahora nos bastará recordar, que otras grandes y poderosas naciones han sostenido con valentía la libertad de los mares; y que es muy glorioso para la república francesa haber hecho escribir en el pabellon tricolor que tremolaba en sus escuadras este bello mote, citado por el Azuni (3):—“Libertad de los mares, paz al mundo, igualdad de derechos para todas las naciones.”

XII. Cuantos autores han escrito acerca del derecho natural y de gentes, han proclamado con firmeza la verdadera libertad de los mares. Esceptúanse sin embargo los autores ingleses, que ó niegan absolutamente esa libertad, ó la someten á una multitud de tacsativas y restricciones, que en último análisis la harian absolutamente ineficaz. Entre las obras antiguas que ecsisten sobre esta importante materia, el *Mare liberum* de Grocio y el *Mare Clausum* que publicó Selden en respuesta al primero, merecen mas particular atencion, siquiera porque ambos autores han abierto la puerta á una discusion tan útil como interesante en esta materia. Como estos dos libros no son muy conocidos, puede consultarse el análisis que de ellos hace el distinguido autor de la *Diplomacia de la mar*. (4)

XIII. Comparando el *Mare liberum* y el *Mare Clausum*, échase de ver que Grocio para probar las verdades que proclama en favor de la libertad de los mares, solo invoca los principios de la sana razon y del derecho internacional: su causa es

(3) Azuni, Derecho marítimo, Tom. I, art. V.

(4) Ortolan, Diplomatie de la Mer. Liv. II, cap. VII.

buena y no necesita desenvolver mucho sus doctrinas. Por el contrario, el escritor ingles que sostiene á sabiendas una mala causa, se ve en la necesidad de obrar como se obra en semejantes casos. Despues de haber tratado á su modo la cuestion de derecho, acumula unos sobre otros numerosos hechos y actos esca- gerados ó inesactos, que desnaturaliza completamente para con- vertirlos en su favor, trayendo mil citas truncas á las que da una interpretacion forzada. Pero ni todo ese aparato de erudi- cion, ni sus razonamientos, ni las vanas sutilezas que emplea, son capaces de producir un átomo de conviccion en ninguno que ecsamine imparcialmente la cuestion propuesta. Dícese que Selden empleó veinte años en la composicion de su obra. Lo cierto es, que en efecto debió necesitar de mucho tiempo pa- ra consultar los documentos antiguos, cartas y diplomas que ci- ta, en tan extraordinario número, de los archivos del Parlamen- to y de la Torre de Lóndres, de los que fué nombrado conser- vador despues de la publicacion de su libro.

XIV. El gobierno ingles adoptó las teorías de Selden, y pretendió hacer de ellas un código obligatorio para las demas naciones. Cárlos I las notificó á los Estados-Generales: el Lar- go Parlamento mandó traducirlas al ingles añadiéndoles un co- mentario, y para sostenerlas hizo la guerra á los holandeses. Por último, bajo la dinastía que sustituyó á la de los Stuardos, la historia nos presenta á Guillermo III adoptando estas mácsi- mas, y reprochando á Luis XIV en su manifiesto de 27 de Ma- yo de 1689, el haber permitido que sus vasallos violasen el de- recho de la soberanía inglesa en los mares británicos. Derecho tan vano y tan ridículo como el que alegan algunos soberanos á posesiones que han dejado de ser suyas mas hace de seis ú ocho siglos. No hablaremos de los tiempos posteriores.

XV. Pero hoy las discusiones sobre el dominio é imperio de los mares, cuya reseña acabamos de hacer, han pasado felizmen- te á la jurisdiccion de la historia como uno de los extravíos del espíritu humano en sus raras y estrañas pretensiones. No hay escritor ni gobierno que piense renovar en nuestros dias esas

ideas de otra época. Si las de España, Portugal y Holanda se han acabado con el poder marítimo que las hizo nacer, aun las de la Gran-Bretaña, que como ya hemos dicho es la primera nacion marítima que hoy ecsiste, ha debido ceder ante la luz de la esperiencia, del tiempo y de los progresos que se han hecho teórica y prácticamente en cuanto concierne á las relaciones in- ternacionales.

XVI. Por consiguiente, todo el mundo reconoce hoy, que los mares, en todo y en parte, jamas pueden ser de la propiedad privada de ninguno, ni someterse al imperio de una nacion: que la bandera, cualquiera que sea la nacion soberana á que perte- nezca, es libre é igual en derechos á todas las demas que se os- fenten en el mar tremolando en los buques que le cruzan, salva sí la obligacion impuesta á todas de conformarse á las reglas del derecho universal de gentes: que si es posible autorizar ó haberse autorizado de una bandera á otra ciertas medidas par- ticulares de vigilancia, inspeccion ó policia, esto jamas puede tener lugar sino en virtud de tratados especiales y recíprocos, solamente obligatorios para las partes contratantes, pero de nin- guna manera para los estraños que no hayan consentido espres- samente en ellos; y que, por último, cualquiera que sea la fuer- za naval de que una nacion pueda disponer, eso no es motivo que confiera á semejante nacion mayor número de derechos que á las otras, porque ni la fuerza es derecho, ni el uso de esa fuer- za será jamas legítimo, venga de donde viniese, para la viola- cion de los principios relativos á la comunidad y libertad de los mares.

LECCION SEGUNDA.

DE LOS PUERTOS, RADAS, BAHÍAS, RIOS Y MARES TERRITORIALES DE UNA NACION.

- I.—Confírmase la regla de la libertad de los mares, con las escepciones de ella.
- II.—Distincion entre el *dominio* y el *imperio*.
- III.—Ni la razon fisica ni la moral que impiden el dominio de los mares, tienen aplicacion en los puertos, radas y bahías.
- IV.—Por tanto, las naciones independientes tienen en ellos propiedad é imperio.
- V.—Circunspeccion con que deben ejercerse.
- VI.—Limitaciones del derecho de un buque de guerra ó una escuadra para entrar en los puertos.
- VII.—Derecho de la autoridad local en este respecto.
- VIII.—Arribada forzosa.
- IX.—Estension del señorío de una nacion sobre las radas &c.
- X.—Doctrina sobre los Estrechos.
- XI.—Limitaciones de ella.
- XII. } Mares interiores.
- XIII. }
- XIV.—Derecho de sobrevigilancia.
- XV.—Línea de respeto para marcar el mar territorial.
- XVI.—Designacion de estos límites.
- XVII.—Confírmase la doctrina por el derecho convencional.
- XVIII.—Resúmen de ella.

I. Vimos en la precedente leccion, qual es la naturaleza é índole de la imposibilidad que ecsiste para que los mares en general quepan en la propiedad particular ó en el imperio de una nacion; y ahora vamos á ver, que las causas que producen semejante imposibilidad, no ecsisten en todos los puntos del mar indistintamente, puesto que hay ciertas partes suyas próximas á la tierra, y que hasta cierto punto participan de la condicion de esta, en las cuales esas causas mas ó ménos dejan de ecsistir, y en donde por consiguiente pueden tener lugar aquellos dere-

chos, en todo ó en parte. Bajo este respecto, léjos de hallar escepciones á los principios constitutivos de la libertad y comunidad de los mares, hállase por el contrario la mas plena confirmacion de ellos. Y nada mas natural: cesando la causa, cesa el efecto. Con solo probar cuales son las partes marítimas que pueden someterse á la propiedad ó jurisdiccion de un Estado, lógicamente se deduce la libertad y comunidad de los mares en general.

II. Cuidemos otra vez, de no confundir la propiedad ó dominio con el imperio ó derecho de mando y jurisdiccion; porque no es lo mismo un derecho que otro: y segun la situacion del mar de que se trata, así es el derecho que se ejerce. Para mejor comprenderlo, debemos hacer esta division:—1.º los puertos y las radas: 2.º los golfos y las bahías: 3.º los estrechos y los mares enclavados; y 4.º la porcion de mar próxima á las costas. Razonemos, tomando en cuenta esta division.

III. Afírmase que los puertos y las radas no son susceptibles de poseerse, seria avanzar una falsa tésis, pues la nacion que es dueña de las costas que forman tales puertos ó radas, tiénclos incontrovertiblemente en su poder. En manos de esa nacion está dictar medidas para alejar cualquiera influencia estraña, y puede ejercer y ejerce de hecho aquel poder físico que constituye la posesion. Nada hay que se oponga á esta en la naturaleza de la cosa, y por lo mismo no ecsiste el obstáculo físico ó material que impida el derecho de propiedad. Tampoco ecsiste el obstáculo moral; porque en efecto la propiedad de un pueblo sobre los puertos y radas de su territorio, no impide á las demas naciones navegar libremente, comunicarse entre sí ni aprovecharse de los beneficios del mar. La nacion que usase de ese derecho de propiedad prohibiendo el arribo de buques á sus puertos, por cierto que se escomulgaria á sí misma; pero con eso no impediria en manera alguna la comunicacion recíproca de los demas. No cabe en el ejercicio de ese derecho otra escepcion, que la que resultase de alguna imperiosa necesidad que obligue á los buques de las otras naciones á refugiarse en un puerto ó rada, á pesar de las prohibiciones preexistentes.

IV. De esa suerte (es necesario reconocerlo con el derecho de gentes universal) ni el principio material, ni el principio moral se oponen á que los puertos y radas se hallen plenamente en la propiedad de una nacion, dueña de las costas que dan forma á tales puertos ó radas, bien entendido que la palabra *propiedad* debe tener aquí su significacion mas estensa. Ese derecho es una consecuencia de la situacion de los lugares, y de la soberanía territorial en que se coloquen los puertos y radas como una dependencia; tanto, que respecto de tales puertos y radas hay reunidos á un mismo tiempo el derecho de propiedad y el derecho de imperio. Aun suponiendo que un Estado no quisiese ó no pudiese hacer uso de un puerto ó rada de su territorio, otro Estado no podría apoderarse de tal puerto ó rada, alegando el derecho de primer ocupante, porque la ocupacion no es ciertamente un modo de adquirir dominio, sino de las cosas que no pertenecen á ninguno. Por tanto la nacion, dueña de un puerto ó rada, puede á su entero arbitrio declararlos cerrados, abiertos ó francos, estableciendo leyes fiscales, concediendo escenciones y ejerciendo todos estos derechos en la estension que mejor le plazca, siendo á su beneficio ó perjuicio particular el efecto que de tales medidas resulten.

V. Merece sí observarse, que regularmente esas prohibiciones ó permisos deben tener un carácter general y comun para todas las naciones. No hay duda que el Estado á que pertenece la soberanía es muy libre para ordenar y establecer otra cosa; pero escluir caprichosamente y sin particulares razones á los buques mercantes de esta ú otra nacion, de las franquicias concedidas á las demas, ó imponerle condiciones mas ónerosas, tal vez da ocasion á legítimas quejas, esponiéndose por lo ménos á medidas de retorsion. En esta materia, las naciones sabrán pesar mejor sus intereses consultando una sana y equitativa política. Por manera, que la regla de derecho internacional en este punto es, que los puertos abiertos al comercio extranjero, lo están para los buques mercantes de todas las potencias con las cuales no ecsista hostilidad ó diferencia; y no se puede

prohibir á un buque de nacion amiga despachado en regla, la entrada en nuestros puertos, sin hacer una ofensa notoria á dicha nacion.

VI. Lo que decimos de los buques mercantes debe aplicarse tambien á los buques de guerra, salvo siempre lo que está espresamente estipulado en los tratados con naciones amigas (1) sobre este particular, ecsiste un tratado antiguo entre Francia y Dinamarca, el tratado de 14 de febrero de 1663, renovado en 10 de julio de 1813, cuyo artículo 30 suele ser mirado como la regla fundamental en estos casos, ú otros idénticos, en que no habiendo testo espreso se acude al derecho consuetudinario. Dicho artículo establece lo que sigue:—“Los buques de guerra de uno de los dos reyes tendrán libertad de entrar en las abras, puertos y radas del otro, permaneciendo anclados todo el tiempo que les pareciere bien y sin estar sujetos á visita; bien entendido que no se demorarán allí mas tiempo del necesario, sin dar lugar á que su demora cause sospechas á las autoridades locales, á quienes los capitanes de buque deberán manifestar en todo caso la causa de su arribo y permanencia.”—Ese principio está estipulado por México con las diversas potencias con quienes ha celebrado tratados, señaladamente en el artículo 2.º del celebrado con la Gran-Bretaña y publicado como ley nacional el 25 de Octubre de 1827. (2) Y la costumbre internacional, como se ha dicho, es la que se funda en ese principio.

VII. Y si tal principio no se guardase por parte de la autoridad local porque faltase estipulacion espresa en los tratados, el gefe ó comandante de una escuadra deberia protestar en forma por no admitirsele en puerto amigo. Sin embargo, hay circunstancias en que puede rehusarse justamente la entrada en un puerto á una escuadra numerosa, porque la prudencia aconseja algunas veces obrar de esta suerte. Pero en todo caso un Estado tiene el clarísimo derecho de oponerse á la estacion per-

(1) Wheaton, Elements of Internat. Law, Part. 1<sup>ra</sup>, cap. II, § X.

(2) Véase en la primera Coleccion de Galvan, tom. IV, pág. 87 y sig.

manente en sus puertos de una numerosa escuadra estrangera, porque hasta cierto punto seria eso una especie de amago incesante á la independenciam de un pais. En el año de 1821 permaneci6 detenida en frente del puerto de la Habana una escuadra francesa, porque á las autoridades de la plaza pareci6 inconveniente recibir cerca de ella aquella fuerza imponente. Las dificultades suscitadas se allanaron con las esplicaciones satisfactorias que di6 el almirante Jurien, y la escuadra ancl6 sin contratiempo en dicho puerto.

VIII. Por via de escepcion al ejercicio del pleno derecho de propiedad que un Estado tiene sobre sus puertos y radas, hemos hablado del caso de necesidad en que pudiera hallarse un buque estrangero de entrar en un puerto, apesar de las prohibiciones ecsistentes. En efecto, suelen presentarse casos, en que el ejercicio de ese derecho llevado hasta una indebida ecsageracion, puede llegar á ser contrario al esencial destino de los mares y á la seguridad de las comunicaciones de pueblo á pueblo. Una arribada forzosa á un puerto por causa de temporal, avería ú otra desgracia marítima se funda en una fuerza mayor, en una imperiosa necesidad; y la nacion que rehusase abrigo en sus puertos á un buque en desgracia, merecia por cierto el dictado de bárbara. Así es que la costumbre y los tratados reconocen ese derecho, fundado en la necesidad, para entrar hasta en puertos cerrados á buques estrangeros. No es decir que en ello alguna vez no pudiera haber abuso; pero toca con derecho á la autoridad nacional el cuidado discreto de evitar semejante abuso. Supuesto ese derecho, el reciente código de comercio de México al establecer la forma de calificar los motivos porque puede hacerse la arriba, y fijar los casos en que resulta alguna responsabilidad de verificarla, á la vez que previene no se haga descarga ni venta de los efectos averiados sino por necesidad y con autorizacion del tribunal de comercio de puerto, establece que si este es estrangero se recabe la misma autorizacion del c6nsul mexicano que en él haya.

IX. En la misma categoria de los puertos y de las radas de-

bemos colocar á los golfos, las bahías y todas las abras á que dan formas las costas del territorio de un mismo Estado, no escediendo en su anchura de dos tiros de cañon, pudiendo dominarse en su entrada por la artillería, y defenderse por islas, cayos, bancos ó arrecifes. En todos estos casos, es cierto efectivamente que esos golfos, abras y bahías hallanse en el dominio del Estado, á que pertenece el territorio. Ese Estado tiene inconcusamente la posesion, y por tanto se pueden y deben aplicar al caso las razones que se alegan respecto de los puertos y de las radas.

X. "Los Estrechos, dice Rayneval, son unos pasos para comunicar los mares unos con otros. Si el uso de los mares es libre, debe serlo tambien la comunicacion, porque de otro modo la libertad de estos mares seria una quimera." (3)—Para atribuir la propiedad de un Estrecho á la nacion dueña de las costas que le forman, no bastaria decir aquí que realmente y de *facto* se encuentra en poder de esta nacion, que tiene los medios de dominarlo con su artillería ú otra fuerza, y que se halla en posesion. Ciertamente que el obstáculo material que impide la propiedad de una nacion, no ecsistiria en el caso; pero el obstáculo moral, la facultad esencial é inviolable que los pueblos tienen para comunicarse entre sí, apareceria allí de bulto y descollando. Si v. g. el Estrecho de Gibraltar fuese tan angosto que apenas diese entrada á un solo buque, no por eso seria ménos libre, puesto que el Mediterráneo, aunque sea un mar particular, es tan libre como la inmensidad del Oceano.

XI. Digno es de observarse sin embargo que si bien el derecho de propiedad y el soberano imperio no pueden ecsistir en los Estrechos, por mas angostos que se les suponga, puede el derecho internacional reconocer y aceptar ciertos derechos ménos estensos. Cuando v. g. un Estrecho es de tal conformacion, que no puede cruzarse sin que los buques se vean en el caso de pasar á tiro de cañon de las costas ó bajo de la artille-

(3) Institut. du Droit Naturel et des Gens, liv. II, cap. IX.

ría de las fortalezas en ellas situadas, no se podría en justicia negar al soberano de estas costas el derecho de vigilarlas por su propia seguridad, de cuidar de la navegacion, y de establecer algunos impuestos para fanales, valizas, prácticos &c. Todo esto suele estipularse en los tratados de navegacion y comercio para mayor claridad, y evitar dudas y diferencias que no dejan de suscitarse con cualquier pretesto; mayormente cuando se trata una cuestion entre potencias fuertes y otras que lo son ménos.

XII. En cuanto á los mares particulares é interiores, si dichos mares están totalmente enclavados dentro del territorio de una nacion, es fuera de duda que son parte integrante suya; y ya no se les reputa necesarios para formar el lazo de comunicacion entre diversos pueblos, puesto que solo podrán servir para las usuales relaciones entre los habitantes de una misma nacion. Por tanto, no ecsiste ni una sola causa de las que pudieran servir de obstáculo á la propiedad é imperio de los mares. Luego en este caso, tales mares interiores están en el dominio de la nacion que los posee.

XIII. Mas lo dicho no procede, desde que son diversos los Estados que poseen las costas de aquellos mares; puesto que ninguno de ellos podría llamarse propietario y esclusivo soberano de tales mares. El golfo de México es un vasto mar interior; pero si pudiese llamarse enclavado teniendo como tiene una inmensa parte de sus costas perteneciente á la nacion mexicana, esta no sería sin embargo su propietario, porque parte de las costas pertenece tambien á los Estados-Unidos. Hubo un tiempo en que la república de Venecia pretendió el dominio esclusivo del mar Adriático, y es muy conocida en la historia la célebre ceremonia en que el *Dux* arrojaba su anillo al mar desde el navío *Bucéntauro*, usando de la fórmula sacramental "*Desponsamus te mare insigno veri et perpetui domini*". Pero este pretendido dominio solo ha dado márgen á algunas disputas de escuela, y el Austria, dueña hoy de Venecia, jamas ha hecho valer para nada la ceremonia del *Bucéntauro*. Varias convencio-

nes diplomáticas han arreglado, para evitar diferencias, el paso por el Bósforo, los Dardanelos y otros mares y Estrechos de mayor ó menor importancia. Sobre tan curiosa é interesante materia se puede consultar á casi todos los publicistas.

XIV. La seguridad de un Estado y la imprescindible obligacion que tiene de cuidar de su propia defensa, le dan derecho de arreglar á su arbitrio la entrada de los extranjeros en su propio territorio. Este es un principio generalmente reconocido. Ahora bien; las fronteras marítimas naturalmente son mas susceptibles que las terrestres, de un ataque imprevisto y de una invasion inesperada: ademas, el contrabando y el comercio clandestino pueden organizarse fácilmente en ellas, sirviendo de base al que se haga en el interior del país. Estas razones bastan por sí solas á fundar el derecho de una nacion para estender su vigilancia activa, no solo sobre los buques que entran en sus puertos, sino tambien sobre los que se acercan á cualquier punto de las costas.

XV. Los naturales límites marítimos de un Estado son las orillas del mar que bañan sus costas, y no mas; pero hay otra línea imaginaria, llamada por el publicista Pinheiro-Ferreira *línea de respeto* (4), que la costumbre generalmente recibida y los tratados han reconocido á cada Estado litoral, para hacer mas eficaz la proteccion de sus costas, permitiéndole trazar esa línea á una distancia conveniente en el interior del mar.—“Dentro de esta línea imaginaria, dice el citado Pinheiro-Ferreira, un extranjero, aun sin ecsistir fuerza ninguna que á ello le compela, debe manejarse como si se hallase dentro del territorio del país, y no pretender nada de lo que el gobierno de este país tendría derecho de impedir, como un ataque á la propiedad ó seguridad de la nacion.” (5)—El espacio comprendido entre las cos-

(4) Véase la nota 22 de Pinheiro-Ferreira al primer tomo de la obra de Martens ya citada, en la cual aquel publicista fija estensamente su doctrina en este respecto.

(5) Pinheiro-Ferreira. *Loco citato*.

tas y esta línea imaginaria, es lo que se llama *mar territorial*; y los derechos que sobre él, bien así como sobre los rios, lagos, golfos, puertos, estrechos y bahías, disfruta una nacion, son los conocidos con el nombre colectivo de *jus littoris*, y se reducen: 1.º al derecho esclusivo de la pesca y á la percepcion de los productos naturales que el mar arroja á la orilla (*ejecta*): 2.º al derecho esclusivo de la navegacion de cabotage, salvo siempre lo estipulado en los tratados: 3.º al de establecer derechos de importacion, esportacion ó tránsito, peages, depósitos, portazgos &c., bien así como impuestos para fanales, balizas, fortificaciones, guarda-costas y demas relativo á la seguridad de la navegacion; y 4.º á la de ejercer sobre estas partes de los mares la policia, gobierno y sobre-vigilancia que se llama *jurisdiccion litoral*. (6)

XVI. Aun no se ha fijado universalmente cual sea la estension del mar territorial; y los autores que han escrito sobre el derecho internacional no están de acuerdo en este punto. Sin embargo la mayor parte de ellos, principalmente entre los modernos, señalan por límites del mar territorial el mayor alcance de un tiro de cañon situado en la costa. En esto convienen con Grocio y Bynkershoek (7), que llaman mar perteneciente á una nacion todo el que puede defenderse desde las costas. Algunos autores, entre ellos Valin, el ilustrado comentar de la Ordenanza francesa de marina, han propuesto que el límite del mar territorial sea hasta donde se halle fondo con la sonda; pero esta designacion tiene graves inconvenientes, puesto que en las costas cantilosas casi no se halla fondo al mar sino en la misma orilla, mientras que en los mares bajos, como v. g. el de la costa N. de Yucatan, la sonda se estiende á muchas leguas hácia fuera. En el primer caso no habria mar territorial, en tanto que en el segundo resultaria mayor del que se

(6) Martens, Précis du Droit des Gens, liv. III, cap. IV, § 153.

(7) Grocio, *De jure belli et pacis*, lib. II, cap. III.—Bynkershoek, *De dominio maris*, cap. II.

puadiese defender; ademas del inconveniente de sujetar ese límite á una insegura operacion de sondalesa. Tanto se ha discurredo sobre la materia, que lo mas razonable seria fijarla siempre en los tratados con las naciones estrangeras, á fin de apelar en caso de duda á una determinacion del derecho positivo. Pero en todo evento si esa determinacion no ecsiste, la regla en el particular, segun Wheaton (8), es la siguiente: *Terrae dominium finitur ubi finitur armorum vis*; y esta fuerza, despues de la invencion de las armas de fuego, se calcula poco mas ó ménos en una legua marítima de distancia.

XVII. Y en confirmacion de que esta es la regla que se observa, entre las naciones mas adelantadas, acerca de los límites del mar territorial, vemos que por el tratado de 11 de Enero de 1787 concluido entre Francia y Rusia por el conde de Segur, artículo 28, hay establecido lo siguiente:—“Las altas partes contratantes se empeñan recíprocamente, en caso que alguna de ellas se halle en guerra con cualquiera potencia, á no atacar jamas los buques de sus enemigos sino fuera *de tiro de cañon* de las costas de su aliado.” (9)—El artículo 25 del tratado de 1794 entre los Estados-Unidos y la Gran-Bretaña establece lo siguiente:—“Ninguna de las dichas partes contratantes permitirá que *á tiro de cañon* de sus costas, ni en las bahías, puertos ó rios de su territorio, los buques y mercancías pertenecientes á los ciudadanos y súbditos de la otra parte sean capturados por los buques de guerra ó corsarios de ningun príncipe, república ó Estado cualquiera.” (10)

XVIII. Ahora, la cuestion altamente importante de las reglas á que deben sujetarse las partes beligerantes en los mares territoriales de una potencia neutral, la trataremos de propósito en otra leccion. Baste ahora establecer como regla mas

(8) Wheaton, *Elements of Internat. Law*, Part. II, cap. IV, § VII.

(9) D'Hauterive, *Collection des Traités de Navigation*, Tom. III, Part. I.

(10) Citado por Wheaton, *Elements of Internat. Law*, Part. III, cap. III, § IX.

cierta para marcar el mar territorial de un Estado, la distancia de una legua de las costas, que es hasta donde puede alcanzar el mas fuerte tiro de cañon. *Terrae dominium finitur ubi finitur armorum vis.* La ley española (11), que es la nuestra nacional, para evitar dificultades en las cuestiones de presas marítimas, establece como regla la siguiente:—"La inmunidad de las costas de todos mis dominios no ha de ser marcada como hasta aquí por el dudoso é incierto alcance del cañon, sino por la distancia de dos millas de novecientas cincuenta toesas cada una."—Pero esta que es tan precisa, no es la regla uniforme de todas las naciones, así como no las hay en puntos importantísimos que aún están por resolverse.

(11) Ley 5ª, tit. 8º, lib. 6º, Nov. Recop.

LECCION TERCERA.

DE LOS BUQUES MERCANTES.

- I.—Necesidad de leyes y reglas en este punto.
- II.—Opinion de Pinheiro-Ferreira.
- III. } Refútase esa opinion.
- IV. }
- V.—Derecho de un Estado para establecer esas reglas.
- VI.—Circunstancias que deben señalar la nacionalidad de un buque.
- VII.—Esesenciones á la propia marina de cada Estado.
- VIII.—Eesamínase el artículo 6º del tratado entre México y la Gran-Bretaña.
- IX.—Medios para proteger la marina mercante.
- X.—Actas de navegacion.
- XI.—Sus disposiciones respecto del *origen* de un buque.
- XII.—En cuanto á la *propiedad* de él.
- XIII.—En cuanto al *capitan, oficiales y tripulacion.*
- XIV.—Medios de probar la nacionalidad de un buque.
- XV.—Papeles del buque.
- XVI.—Su conveniencia.
- XVII.—Tratados de navegacion y comercio que México ha celebrado con varias potencias.

I. Supuesto que es libre el uso de los mares, y que todos los pueblos tienen igual derecho á aprovecharse de las ventajas de la navegacion, resulta de allí ser de todo punto indispensable que este uso y este aprovechamiento estén debidamente arreglados por leyes y principios consentidos, ya que no espresamente en los tratados y convenciones de nacion á nacion, á lo ménos por loables costumbres y leyes particulares. De lo contrario, resultarían colisiones á cada paso; y en el interes recíproco de todas las potencias está el evitarlas. Por tanto, no es permitido á ningun buque entregarse arbitrariamente á la navegacion, si no es que ántes se haya colocado bajo la salvaguar-

cierta para marcar el mar territorial de un Estado, la distancia de una legua de las costas, que es hasta donde puede alcanzar el mas fuerte tiro de cañon. *Terrae dominium finitur ubi finitur armorum vis.* La ley española (11), que es la nuestra nacional, para evitar dificultades en las cuestiones de presas marítimas, establece como regla la siguiente:—"La inmunidad de las costas de todos mis dominios no ha de ser marcada como hasta aquí por el dudoso é incierto alcance del cañon, sino por la distancia de dos millas de novecientas cincuenta toesas cada una."—Pero esta que es tan precisa, no es la regla uniforme de todas las naciones, así como no las hay en puntos importantísimos que aún están por resolverse.

(11) Ley 5ª, tit. 8º, lib. 6º, Nov. Recop.

LECCION TERCERA.

DE LOS BUQUES MERCANTES.

- I.—Necesidad de leyes y reglas en este punto.
- II.—Opinion de Pinheiro-Ferreira.
- III. } Refútase esa opinion.
- IV. }
- V.—Derecho de un Estado para establecer esas reglas.
- VI.—Circunstancias que deben señalar la nacionalidad de un buque.
- VII.—Esesenciones á la propia marina de cada Estado.
- VIII.—Eesamínase el artículo 6º del tratado entre México y la Gran-Bretaña.
- IX.—Medios para proteger la marina mercante.
- X.—Actas de navegacion.
- XI.—Sus disposiciones respecto del *origen* de un buque.
- XII.—En cuanto á la *propiedad* de él.
- XIII.—En cuanto al *capitan, oficiales y tripulacion.*
- XIV.—Medios de probar la nacionalidad de un buque.
- XV.—Papeles del buque.
- XVI.—Su conveniencia.
- XVII.—Tratados de navegacion y comercio que México ha celebrado con varias potencias.

I. Supuesto que es libre el uso de los mares, y que todos los pueblos tienen igual derecho á aprovecharse de las ventajas de la navegacion, resulta de allí ser de todo punto indispensable que este uso y este aprovechamiento estén debidamente arreglados por leyes y principios consentidos, ya que no espresamente en los tratados y convenciones de nacion á nacion, á lo ménos por loables costumbres y leyes particulares. De lo contrario, resultarían colisiones á cada paso; y en el interes recíproco de todas las potencias está el evitarlas. Por tanto, no es permitido á ningun buque entregarse arbitrariamente á la navegacion, si no es que ántes se haya colocado bajo la salvaguar-

dia y proteccion del Estado á que pertenece. Cuando Grocio establece por regla general, la de que—“cualquiera puede navegar en los mares sin necesidad de obtener permiso, ó previa licencia de un príncipe” (1)—da á entender sin duda, que los ciudadanos de un Estado no tienen necesidad de licencia ninguna de un gobierno extranjero para poder navegar libremente. La proteccion, la garantía y hasta cierto punto la independencia de un Estado, se transmite á cualquier buque armado ó equipado, ya sea por el mismo Estado, ó ya por sus ciudadanos particulares, navegando bajo la égida de las leyes del país, y para ello es necesario, que en todo caso un buque pueda probar la nacionalidad que tiene.

II. Pinheiro-Ferreira (2) preguntándose cómo podría un buque probar su nacionalidad, responde diciendo que—“si no fuese por el deber de respetar á los demas, seria absurdo exigir de todos que perteneciesen necesariamente á una nacion, supuesto que todos son libres para pertenecer á muchas á un tiempo, ó para no pertenecer á ninguna.”—Ni aun como teoría parece admisible esta proposicion, porque sus consecuencias serian de grave trascendencia. Si segun hemos visto (3) es cierto que el destino del hombre es el de vivir en sociedad, formando cuerpos colectivos regidos y gobernados por leyes comunes, la pretension de vivir fuera de toda sociedad, es contraria á la naturaleza humana, y es al mismo tiempo una amenaza para los demas individuos, que se encontrarían entónces sin garantía alguna, contra la conducta de quien de tal modo pensase conducirse.

III. Y si esto es grave, tratándose solamente de un individuo particular, lo es mucho mas sin duda cuando se trata de una reunion de hombres, embarcada en buques que se echan á

(1) *Permissum cuilibet in Mari navigare, etiam á nullo Principe impetrata licentiá.* Mare liberum, cap. V.

(2) Pinheiro-Ferreira, Manual del ciudadano bajo un gobierno representativo, tom. II, § 936.

(3) Nociones previas, § I.

navegar por la inmensidad de los mares. Forman estos un teatro tan vasto y tan difícil de ser sometido á una policía rigurosa, garante de las vidas y propiedades de los viajeros, que no hay por cierto violencia alguna en exigir de las embarcaciones que acepten y se sometan á una nacionalidad, sea esta la que fuese. La nacion á que pertenezcan podrá ser mas ó ménos bárbara ó civilizada, mas ó ménos estraña á las relaciones internacionales que se hayan ido formando por las costumbres; pero de todas maneras, cualquiera que sea esta nacion, es claro que no podría salir de la esfera de las comunes relaciones del género humano. Si la nacion á que debe pertenecer un buque, se halla entre los Estados organizados que conocen la práctica del derecho de gentes, la garantía que presten los poderes públicos y la autoridad de aquel Estado, es ciertamente un elemento de seguridad; y el buque se coloca así bajo el respeto del derecho de gentes que observa el pueblo al cual pertenece. Por decontado que aquí no se trata de las piraguas, barquichuelos ó canoas en que hacen sus correrías algunos pueblos salvajes, contra los cuales no caben mas precauciones que las que puedan emplear prudentemente los navegantes.

IV. Pero si se trata de una embarcacion sin nacionalidad, que pretenda navegar en los mares sin vínculos ningunos con un Estado ó sociedad, jamas podría admitirse esto como derecho reconocido. ¿Qué seria de la tripulacion de un buque sin freno y sin sujecion á una autoridad establecida en tierra? ¿Cómo podría vivir esa partida de hombres, sino á espensas de los demas navegantes ó de las costas vecinas de los mares que infestasen? Preciso es, pues, rechazar como utopia tan peligrosa como irrealizable ese imaginario derecho, estableciendo como principio, no solo del derecho positivo, sino tambien de la pura razon, la necesidad que tiene un buque de reconocer alguna nacionalidad, que al mismo tiempo de protegerle sirva á los demas de garantía. La máxima contraria seria destructora de la seguridad de la navegacion, y por consiguiente de la libertad y comunidad de los mares. Así es que, sin embargo de la sen-

satez que se nota en muchas de las doctrinas del distinguido publicista portugues que hemos citado, esta no puede por cierto sostenerse ni admitirse.

V. Que los Estados independientes tienen derecho inconcuso de imponer y exigir ciertas condiciones, mas ó ménos rígidas, á las embarcaciones que han de recibir el sello y carácter de su propia nacionalidad, eso sobre ser claro á todas luces, es ademas necesario para la buena policía de la navegacion. Tales condiciones se refieren mas principalmente á la construccion ú origen del buque, á los propietarios ó dueños del mismo, al capitán y oficiales que lo mandan, y á la tripulacion que sirve á su bordo. La consideracion natural que desde luego se presenta es, respecto del buque, si ha sido ó no construido en el pais; y respecto de sus dueños, capitanes, maestros, oficiales y tripulacion, si son ó no nacionales.

VI. Sobre estos cuatro puntos, es incuestionable que para considerar á un buque como de su propia nacion, cada Estado puede exigir: 1.º que ese buque haya sido construido en el propio pais, ó que á lo ménos haya sido nacionalizado bajo algunas condiciones y con ciertas formalidades: 2.º que los propietarios sean tambien nacionales, ó que entre ellos haya mayor ó menor número de extranjeros: 3.º que el capitán, maestro y oficiales sean naturales ó naturalizados; ó tambien que entre ellos se admita una parte de extranjeros; y 4.º que tengan idénticas condiciones los individuos que forman la tripulacion del buque. En el mayor ó menor rigor de estas condiciones entran la política y el interes comercial y marítimo de cada nacion, siendo esta por tanto libre para dictar las disposiciones que mejor le convengan, acerca de lo cual ni cabe duda, ni hay quien se atreva á disputarlo racionalmente, pretendiendo lo contrario. Si un Estado carece de marina y no es constructor, claro es que puede admitir á su nacionalidad buques construidos en el extranjero y tripulados en parte por extranjeros. Pero en donde todos esos elementos sobren y basten para su objeto, un Estado independiente debe ser mas circunspecto, y reservar los beneficios

de la construccion y navegacion á sus propios nacionales, ó á lo ménos exigir la naturalizacion de los extranjeros.

VII. A las condiciones impuestas en cada pais para considerar como nacional á un buque añádense, por vía de proteccion y fomento á la propia marina, ciertas ventajas y esenciones respecto de la estrangera, en cuya consideracion no siempre han mostrado algunas naciones toda la cordura y prevision necesarias, al celebrar tratados de navegacion y comercio con las estrangeras. Entre esas ventajas cuéntase generalmente como la mas principal la de hacer el comercio de cabotaje; cuyo comercio consiste en el transporte de las mercancías nacionales ó estrangeras de uno á otro puerto de los nacionales. Tambien es ventaja, que no debiera desecharse la de esportar esclusivamente ciertas producciones naturales é industriales del suelo. Merece observarse sin embargo, que cuando esas concesiones ó privilegios llevan el carácter de una exclusion imprudente de los que no son nacionales, suelen las potencias estrangeras adoptar el sistema de retorsion. Lo mejor y mas prudente es, que en los tratados se haga la mas clara y específica mencion de estos puntos hasta en los mas insignificantes detalles.

VIII. Por falta de esplicacion en los tratados, ó acaso por incuria ó indiferencia, que parece lo mas probable, los buques estrangeros pertenecientes á potencias con quienes México ha celebrado convenciones de comercio, á pesar de no tener sino solo el derecho reconocido de conducir las producciones de su propio suelo, gozando en esto de idénticas ventajas que los nacionales, se han apoderado del muy importante de conducir tambien á los puertos mexicanos las producciones de todos los paises del globo. La simple lectura del artículo 6.º del tratado concluido entre México y la Gran-Bretaña, padron de cuantos mas se han celebrado con otras potencias estrangeras, demuestra que se igualó al pabellon británico con el mexicano para el adeudo de los derechos de importacion, por solo los productos del suelo ó manufacturas de los dominios de S. M. B. que con-

duzca el primero á nuestros puertos; pero no para la importacion de los artefactos ó productos de otros países que traiga á los puertos de México, lo que sin duda alguna dejó espedita á la nacion mexicana para imponer sobre estos un recargo de derechos cuando viniesen bajo la bandera británica, y disminuirlos si se introdujesen bajo el pabellon de la república. Así se ha hecho recientemente, estableciendo por derechos diferenciales un aumento de cincuenta por ciento de los de importacion á los efectos conducidos en buques extranjeros, cuando no son producidos en los países á que estos correspondan, y ademas la duplicacion del derecho de toneladas en el propio caso. (4) Hé aquí la mas eficaz y directa proteccion que puede concederse á la construccion y marina nacionales; pues que lo dispositivo del artículo 5.º del tratado con Dinamarca, que ha servido de un fuerte Aquiles para contrariar las naturalísimas tendencias de un gobierno inteligente y previsor en favor de la construccion naval del país, fácilmente podria reducirse á su verdadero é intrínseco valor. Como quiera, la navegacion de cabotaje, que es uno de los privilegios mas justos de que debe disfrutar la marina nacional mercante, jamas ni bajo ningun pretesto debiera sacrificarse.

IX. Y aun suponiendo que por las dificultades de aquel arreglo, ó inconvenientes que de él podrian resultar, no fuese posible por lo pronto devolver á la construccion naval de nuestro país el justísimo privilegio que de derecho le corresponde, todavía seria preciso arbitrar un medio cualquiera que condujese á este resultado, y al cual ninguna nacion estrangera, so pretesto de interpretacion de los tratados, tendria derecho de oponerse. Ese medio racional, justo y prudente, no parece difícil hallarlo desde luego, si nos empeñamos en buscarlo. Y darémos con él, limitándonos tan solo á restablecer en todo su vigor, salvas las modificaciones que circunstancias de tiempo y lugar demanden, el real decreto de 13 de marzo de 1790, que es la ley 7.ª, tít.

(4) Acta de navegacion de 30 de enero de 1854.

8.º, lib. 9.º de la Nov. Recop., que reglamenta ciertas *primas* concedidas á los buques de construccion nacional; y para facilitar ésta, declara libre de derechos las maderas extranjeras que en ellas se emplean, y tambien el cáñamo, velámen y otros efectos análogos. A lo ménos, sobre este principio vale bien la pena de examinarse la cuestion, porque de fomentarse la construccion naval con primas seguras ú otros medios, no solo resultarían las ventajas que de ese fomento se esperan, sino que la nacion reportaria otras muchas en varios de los ramos de la riqueza pública.

X. En los países mas adelantados, que cuidan con bastante escrupulosidad del fomento de su marina y comercio, las disposiciones fundamentales sobre la nacionalidad de los buques mercantes y las prerogativas que ese carácter les otorga, se hallan consignadas en una ley general, y constituyen lo que se llama "Acta de Navegacion." (5) Tambien algunos códigos de comercio marítimo, contienen de ordinario ciertos artículos relativos á las condiciones de la nacionalidad, y sobre todo á los títulos y documentos necesarios para probarla. En cuanto á los pormenores, hay mucha variedad, y regularmente se especifican en los aranceles generales y reglamentos de aduanas de cada país, los cuales se hace preciso consultar cada vez que se ofrecen los casos ocurrentes. Entre las "Actas de navegacion" mas notables, se cuenta en primer lugar la muy famosa de Inglaterra, decretada por el Largo Parlamento en 1651, dos años ántes de la elevacion de Cromwell al protectorado, y confirmada por el rey Carlos II en 1660. En seguida la de Francia, decretada por la Convencion nacional en 21 de septiembre de 1793; y por último, la de los Estados-Unidos dada en 24 de marzo de 1817 al comenzar la administracion del Presidente Monroe.

XI. Estos documentos son de la mayor importancia, y para adquirir un conocimiento mas completo de las diversas relacio-

(5) Mac-Culloch, Commercial Dictionary, en los artículos Navigation Acts, Seamen, Maritime Laws, Registry &c.

nes del derecho marítimo, sería muy conveniente estudiarlas y analizarlas, llamando en auxilio á los mejores comentadores. Del escámen de estas actas, códigos, convenciones y leyes particulares, resulta en resúmen que se han decidido los puntos siguientes: En cuanto á la *construcción ú origen de las embarcaciones*, en Inglaterra y Francia para considerar como nacional á un buque, es necesario que haya sido construido en el país ó sus colonias, declarado competentemente buena presa, ó confiscado por contravención á las leyes: no está admitida en ninguna otra causa la adquisición. En España, Portugal, Austria, Suecia y Rusia pueden nacionalizarse los buques extranjeros con ciertas formalidades además de la construcción, presa y confiscación que en todo caso fijan esa nacionalidad. En México, conforme al acta de navegación decretada en 30 de Enero del año corriente de 1854, se consideran como buques mexicanos para los efectos de esta ley, según dispone su artículo 5.º, además de los que lo eran en la actualidad conforme á las disposiciones vigentes, los construidos en el territorio de la república ó apresados al enemigo por sus buques de guerra ó corsarios y declarados buena presa por los tribunales competentes.

XII. En lo concerniente á la *propiedad*, en Inglaterra, Francia, México, España, Portugal, Austria y Rusia se exige pertenencia enteramente á los nacionales y no á los extranjeros; y en Suecia se exige casi lo mismo con poca diferencia. Respecto de estos dos puntos, es decir, del *origen* y propiedad de las naves, la legislación de los Estados-Unidos no deja de ser algo complicada (6), pues toma en cuenta si el buque reúne á un mismo tiempo las dos condiciones de origen y propiedad nacionales, ó si solo tiene una ú otra de estas condiciones. Sobre esta base, coloca las embarcaciones en varias categorías. 1.ª Las que han sido construidas en el país declaradas buena presa ó confiscadas, y que pertenecen á ciudadanos de la Union: 2.ª las que han sido construidas en los Estados-Unidos, pero que en

(6) Mac-Culloch, *loco citato*, art. Registry.

todo ó en parte pertenecen á extranjeros; y 3.ª las que aun perteneciendo á verdaderos americanos no han sido construidas en el país. A cada una de estas clases la legislación americana concede ciertas ventajas y exenciones, mas ó ménos latas, pero siempre protectoras de su construcción, comercio y navegación.

XIII. En lo que concierne al capitán y oficiales, México, Francia, Inglaterra, España, los Estados-Unidos, Portugal, Austria, Hamburgo, Dinamarca, Suecia, Rusia y casi todas las potencias, exigen que sean súbditos ó ciudadanos de la nación; y por lo que toca al equipage ó *tripulación*, los extranjeros no pueden ser admitidos sino en cierta fracción, que varía según los diversos Estados. En Francia é Inglaterra, el equipage debe constar, á lo ménos, de tres cuartas partes de nacionales; en Austria, México, España y Portugal de las dos terceras partes; y así, según las respectivas exigencias. La navegación de cabotaje, es decir, la que se hace de puerto á puerto nacionales, todas las legislaciones generalmente se la conceden á los buques propios con absoluta esclusión de los extranjeros.

XIV. Pero no basta que un buque mercante llene todas las condiciones que exige la ley del país para su nacionalización; es necesario además, que ese buque pueda hacer valer su nacionalidad en cualquier evento y en donde quiera que se le demande la prueba de ella. La bandera es el distintivo visible de la nacionalidad de un buque, y cada potencia tiene designada la suya, bajo cuya protección navegan sus súbditos ó ciudadanos; pero ya se debe concebir á la mas simple reflexión que este signo no es bastante, porque si lo fuera nada habria mas fácil que suplantar la nacionalidad de un buque, principalmente en alta mar. Es necesario, pues, que tenga todos los documentos que se llaman ordinariamente *papeles* del buque, los cuales debe llevar a bordo toda embarcación mercante. El número, naturaleza, carácter y fórmula de estos *papeles*, están esplicitamente regulados por las leyes particulares de cada país.

XV. Los que por prueba de la nacionalidad del buque ad-

miten generalmente los autores y muchos tratados de navegacion y comercio, son el pasaporte ó *patente* de navegacion, que en México es librada por el Gefe supremo de la república, refrendada por el ministro del ramo y endosada por el capitan del puerto á cuya matrícula el buque pertenece: el *roll* del equipage, ó sea la lista autorizada de todos y cada uno de los individuos embarcados abordo, respectivamente clasificados: el *título de la propiedad* del buque, y la *carta de ciudadanía* ó naturalizacion del capitan. (7) Debe hacerse constar ademas que el equipage ó tripulacion pertenece al pais cuya bandera tremola el buque, en la proporcion que corresponde.

XVI. Es indispensable la esacta observancia de las diversas reglas espuestas para la buena policia de los mares, pues de otra suerte la seguridad de la navegacion comun á todos los pueblos del globo, vendria á ser una quimera imposible. Bajo el punto de vista de derecho internacional universal, desde el cual es desde donde nosotros examinamos las diversas materias que vamos recorriendo, esas formalidades son sin duda de inmenso interes; pero lo son tambien para las embarcaciones en particular, pues que de esa suerte navegan tranquilas bajo la salvaguardia y proteccion de sus respectivas naciones, sin que tales requisitos sean en rigor de mucha molestia y gravámen. Para asegurar esa proteccion las diferentes potencias no se han limitado á las disposiciones de su legislacion interior, sino que la han hecho objeto de sus convenciones internacionales, celebrando tratados especiales de navegacion y comercio, que son mas ó menos explícitos en el particular.

XVII. Aunque sobre un principio que ya comienza á ser oneroso, porque la reciprocidad pactada no puede tener aplicacion práctica, México los tiene celebrados con la Gran-Bretaña, con los Países Bajos ántes de su division; con Hannover,

(7) Por lo respectivo á México, puede verse la circular de 16 de agosto de 1830, en la coleccion de Arrillaga, en donde están minuciosamente explicados estos requisitos.

Dinamarca, Saxonia, Estados-Unidos de América, Chile, Perú (cuyo plazo, como el de Chile, espiró ya), Prusia, ciudades anseáticas de Lubeck, Bremen y Hamburgo, y con Austria, ademas de los que aun se están negociando con Francia, España (con quienes solo hay tratados de paz y amistad), y otros paises, porque nada está de mas para asegurar los intereses de la navegacion, si bien aun sin ecsistir tratados, todas las potencias civilizadas observan con escrupulosidad los principios del derecho universal de gentes. En el año de 1851, el bergantin mexicano *Deseo*, construido en el astillero de la playa de San Roman, puerto de Campeche, llevó por primera vez el pabellon nacional á los mares de Levante, y en el puerto de Trieste encontró cumplida proteccion, sin embargo de pertenecer dicho puerto al Austria, con cuya potencia no teniamos ningun tratado, y que disfruta ademas de la reputacion de nimia y escesivamente rigorista y cautelosa en materia de navegacion. Así, pues, los buques que se presenten navegando sin los requisitos de que ya hemos hablado, pierden todos los derechos á la proteccion de sus respectivos Estados; y esto es lo que se estipula frecuentemente en los tratados de nacion á nacion.

LECCION CUARTA.

DE LOS BUQUES DE GUERRA.

- I. } Necesidad y conveniencia de los buques de guerra.
- II. }
- III.—Confirmacion de esta doctrina.
- IV.—Diferencia esencial entre los buques de guerra y los mercantes.
- V.—Resultado de esta diferencia.
- VI.—El pabellon nacional.
- VII.—Cuestion entre España y Dinamarca sobre el uso del pabellon militar.
- VIII.—*Exterritorialidad* de un buque de guerra.
- IX.—Opiniones de varios publicistas sobre ella.
- X.—Ecsamínase la de Pinheiro-Ferreira.
- XI.—Consecuencias de la doctrina sentada.
- XII.—Requisicion de bandera.
- XIII.—Diferencia entre este derecho y el de visita.
- XIV. } Ceremonial marítimo.
- XV. }

I. Todo gobierno de una nacion, que por la posicion geográfica en que la Divina Providencia la ha colocado, necesita del comercio marítimo para mantener aquellas relaciones que le dan vida y prosperidad, debe hacer lo posible para favorecer y dar proteccion á su marina mercante, pues que ese, ademas de ser el medio mas seguro de satisfacer aquellas necesidades, es de otro lado el camino derecho de llegar al engrandecimiento nacional. Porque de esa suerte logrará que con buques de su propia marina se esporte el exceso de sus producciones naturales ó industriales: que se haga con ella la importacion de las primeras materias que han de emplearse en las manufacturas, en vez de recibir estas directamente de las manos del extranjero: que llegue hasta donde sea asequible, á apoderarse del comercio marítimo nacional, haciendo la importacion y esportacion de todas las mercancías que se necesiten para el consumo

interior, y de las que, siendo productos del propio suelo, requieran mercados extranjeros, cuya serie de operaciones deja un inmenso provecho; y por último, que se forme en las costas una poblacion marinera ejercitada en las fatigas, privaciones y habitudes del oficio del mar, práctica en las maniobras, iniciada por propia esperiencia en los mares y costas; de manera que en un momento dado el gobierno se encuentre con marinería ya formada y dispuesta al servicio de guerra. Tal ha sido la tendencia del establecimiento de las matrículas de mar, tan favorecidas de los Reyes de España en la época de su dominacion en América, señaladamente en la ordenanza de 1802, que hoy está vigente en México, si bien dejando vacíos notables que la legislacion y las costumbres han causado, sin que hasta hoy se haya tratado con empeño en llenarlos cual corresponde.

II. Si, pues, como hemos visto en la leccion precedente, el gobierno de un Estado debe someter á los buques particulares de sus súbditos ó ciudadanos á ciertos reglamentos protectores, cuya ejecucion los ponga en aptitud de probar competentemente su nacionalidad y disfrutar de la libertad de la navegacion, debe de la misma manera asegurar á su marina mercante un apoyo mas eficaz, para imponer el necesario respeto de los derechos que dá esta libertad, é impedir que las otras potencias desconozcan ó menosprecien semejante proteccion. En una palabra, debe proveer á la defensa y proteccion de su marina en todos los mares conocidos, empleando al efecto la fuerza material, si esa proteccion ha de ser directa y eficaz. De allí la necesidad para los Estados marítimos de tener un cierto pié de marina militar, indispensable aun en tiempo de paz.

III. En efecto, del choque de los intereses diversos de los pueblos comerciantes, que todos aspiran á la conquista mas ó ménos razonable de los mercados y producciones del globo, se ocasionan siempre rivalidades y frecuentes querellas internacionales, en que el buen derecho no es las mas veces el que da el triunfo. De allí, las guerras marítimas y la necesidad mas imperiosa y directa de la marina militar. Pero aun suponiendo

realizable una paz sólida y perpétua entre todos los pueblos de la tierra, siempre habria necesidad de una marina de guerra para precaver á la navegacion de las diferentes y multiplicadas eventualidades á que está espuesta. En resúmen, no hay potencia marítima que no necesite de escuadras mas ó ménos numerosas; y aun las potencias que no lo son en escala superior, sin que por eso intentemos lisonjear la vanidad que en este punto pudieran ostentar, siempre han de mantener algunas de esas fuerzas, aunque no fuera por otra razon que la del cuidado y vigilancia que ecsige el litoral. (1)

IV. Ademas del contraste que desde luego se presenta entre la apariencia de fuerza y medios de defensa que un buque de guerra ostenta, y el carácter pacífico é inofensivo de un buque mercante, hay entre unos y otros una diferencia capital que hace desiguales sus inmunidades y derechos en las relaciones internacionales. En efecto, supuesto que los buques mercantes están equipados por ciudadanos particulares y solo representan intereses personales del comercio, no pueden considerarse sino como el domicilio movable de sociedades particulares, que están por cierto bajo las leyes del gobierno de la nacion á que pertenecen, y por el cual en rigor deben ser protegidos; pero ni su capitán, ni sus oficiales, ni ninguna otra persona del equipage ó tripulacion representa á ese gobierno: ninguna de ellas, apesar de cuanta autoridad conceden las leyes á los capitanes de buques para la mejor policia de estos, puede llamarse propiamente agente investido de los signos del poder público. Los buques de guerra por el contrario, armados por la fuerza pública de un Estado para su propia defensa, son hasta cierto punto sus representantes en el exterior y en alta mar: sus comandantes y oficiales son como delegados del poder ejecutivo, y hasta del poder judicial de su respectivo pais, en algunos puntos y en ciertas circunstancias. Por tanto, los buques de guerra

(1) Martens, Précis du Droit des Gens, liv. I, cap. II, § XXII, llama potencias marítimas propiamente dichas, á las que tienen escuadras en los mares.

deben participar plenamente de la independencia del poder que los arma: tienen derecho al respeto y á los honores que se deben á su respectivo soberano, y esto es lo que han reconocido las leyes internacionales.

V. La primera consecuencia de la diferencia fundamental entre buques mercantes y de guerra, se encuentra en las condiciones de existencia y medios de probar la nacionalidad de unos y otros. Ya debe inferirse que cuanto hemos dicho en este particular respecto de los buques mercantes, no puede aplicarse á los de guerra. Las pruebas de la nacionalidad y carácter de un buque de guerra solo están en el pabellon nacional que enarbola á popa, en los gallardetes que hace flamear en los topes, en la aseveracion que su comandante haga bajo palabra de honor, en el título de su comision y en las órdenes que ha recibido de su soberano. El pabellon y los gallardetes son indicios visibles por cierto, pero es necesario ratificarlos con un cañonazo. La atestacion del comandante puede á veces ser ecsigida; mas las demas pruebas se presumen solamente, y ya sea en alta mar ó en los mares territoriales de cualquiera nacion, ninguna potencia estrangera tiene el derecho de ecsigir la exhibicion material de esas pruebas. Y en sostener semejante prerogativa, todas las naciones antiguas y modernas mostraron siempre un celo y entereza inquebrantable, que han venido á ser como puntos ya resueltos del derecho internacional consuetudinario.

VI. Por otra parte, como dice un escritor (2),—“los buques de guerra tienen tantas señales notorias de la nacion, cuyo pabellon enarbolan, que no es fácil equivocarlo ni dudar de su condicion ó estado.”—En varios paises, el pabellon de los buques mercantes es diferente del que usan los buques de guerra. Entre nosotros la diferencia consiste en que en la zona blanca del pabellon tricolor de la nacion mexicana los buques de guerra ostentan el escudo nacional, consistente en el águila y demas

(2) Hubner, De la aprehension de buques neutrales, tom. I, Part. II, cap. III.

trofeos, mientras que los buques mercantes carecen del escudo, llevando simplemente los tres colores simbólicos, de verde, blanco y encarnado. Los prácticos en la mar casi nunca llegan á confundir un buque de guerra con otro mercante, porque ciertamente es muy difícil esta confusión para un ojo escudriñador en las vastas llanuras del oceano. Sin embargo han ocurrido algunos casos, aunque muy raros, en que han podido suscitarse ciertas dudas, y bueno es saber lo que en este asunto de derecho marítimo internacional se ha resuelto, y hasta cierto punto admitido.

VII. En el año de 1782, se suscitó entre la corte de España y la de Dinamarca cierta diferencia diplomática, con motivo de haber sido conducida á Cádiz la corbeta danesa *San Juan*, como sospechosa de haber abusado del pabellon militar de su país. El gobierno de Dinamarca pretendia en este debate,—“que el único carácter indispensable de los buques de guerra es el pabellon militar.”—La corte de España, que por su lado consideraba este principio como una verdadera innovacion en los usos y prácticas internacionales, no quiso someterse á él de liso en llano, sino que consultó á la Rusia y á los Estados generales de las Provincias Unidas ofreciendo someterse á su decision. Los Estados Generales sin embargo de opinar que debia declararse libre á la corbeta danesa, se abstuvieron de resolver—“hasta qué punto, á la simple vista del pabellon se podia distinguir precisamente un buque mercante.”—La Rusia fué mas explícita, porque dijo en su respuesta:—“1.º Que es conforme á los principios del derecho de gentes, que un buque autorizado á llevar el pabellon militar, segun los usos de la corte ó nacion á que pertenece, debe ser considerado como buque de guerra. 2.º Que ni la forma de este buque, ni su anterior destino, ni el número de individuos que lo tripulan, pueden alterar en él esta cualidad inherente, con tal de que su comandante pertenezca á la marina militar.”—Parece que en ningun tratado, ni en ningun otro acto público se ha admitido este principio de la Rusia; pero lo está incontestablemente por la costumbre, y algunos pu-

blicistas lo sostienen como perfectamente fundado en razon. Este es uno de aquellos puntos del derecho marítimo, aun no resueltos positivamente, y que merecen serlo para evitar dudas y conflictos.

VIII. Si los buques de guerra se diferencian de los mercantes en cuanto á las condiciones que constituyen su nacionalidad, bien así como en cuanto á los signos que la dan á conocer, no difieren ménos en lo relativo á las ventajas y derechos esenciales de que gozan. Con el solo hecho de que los buques de guerra estén armados por el gobierno de un Estado independiente, que pertenezcan á este gobierno, que sus comandantes y oficiales sean funcionarios públicos, y que su tripulacion esté alistada en la fuerza nacional; ya estos buques son una especie de personificacion del gobierno, y deben ser independientes en el extranjero y respetados como parte del poder público de la nacion que representan. De allí se infiere que por regla general en cualquier punto del globo en que se encuentre ese buque, ningun extranjero, sea ó no particular, tiene derecho de mezclarse en nada de lo que pasa de muras para dentro, ni mucho ménos de penetrar abordo por la fuerza. Por esta regla se dice, que todo buque de guerra goza del privilegio ó derecho de *esterritorialidad* (3), fundándose en la ficcion legal, de que el buque de guerra es una parte del territorio de la nacion á que pertenece, y que todo lo que pasa á su bordo se entiende verificado y ocurrido en su propia nacion.

IX. Sin embargo debe saberse, que entre los publicistas no hay un perfecto acuerdo sobre la estension que debe darse á la regla propuesta. Si de un lado dice Hubner comentando esta figura,—“que todo buque de guerra es parte desprendida del territorio de su país, en cualquier lugar en que se encuentre, no solo en alta mar y en los parajes que ni están ni pueden estar ocupados, sino tambien en las costas, puertos, radas, bahías, &c.,”

(3) Sobre el derecho de *esterritorialidad* puede verse, entre otros, al Sr. Peña y Peña, Lecciones de práctica forense mexicana, tom. III, pág. 134.

de otro lado vemos que Lampredi, Azuni, Schemaltz y otros rechazan semejante máxima, porque no admiten la absoluta inviolabilidad del buque de guerra en todas circunstancias de tiempo y lugar como lo pretende el primero. El Sr. Pinheiro-Ferreira, enemigo declarado de la escuela positiva y vigoroso patrono de la racionalista, hablando incidentalmente de esta cuestion, se espresa en los siguientes términos:—"Después de que los publicistas han asimilado el palacio de un embajador extranjero al territorio de su país, han creído y dicen que también los buques de guerra, con mayor razón, deben considerarse como una parte desprendida del territorio á que pertenecen; y que por consiguiente cuando están anclados en un puerto extranjero, los malhechores del país deben hallar á su bordo un asilo tan inviolable, como el que hallarian en el palacio de un embajador, ó en el país á que pertenecen dichos buques. Esta aplicacion de su quimérica ficcion á los buques de guerra, es todavía mas irracional que cuando se trata del palacio y equipajes de un embajador." (4)

X. Preciso es tener presente no obstante, que no es ni puede ser otra cosa que una simple ficcion la que resulta de la *esterritorialidad*, puesto que realmente un buque no es ni puede ser en sentido material la continuacion del territorio del país á que pertenece; y que también es verdad, que siendo el buque de guerra una verdadera fortaleza movible, si está en alta mar, ningun poder del mundo por mas fuerte que se le suponga, tiene derecho directo ni indirecto de mezclarse en lo que pasa á su bordo, lo cual se estiende hasta cierto punto á los buques mercantes; y si se encuentra en las aguas de un Estado extranjero, bien sea en lo que llamamos mar territorial de una nacion, ó en sus puertos y radas, rige la misma regla, segun la costumbre internacional mas constante y reconocida en la práctica de todos los países, si bien el Estado propietario de aquellas

(4) Pinheiro-Ferreira, Curso de derecho público, tom. II, art. XVIII, § 50.

aguas respecto de los buques de guerra puede sin duda salirse de las reglas ordinarias y pacíficas del derecho de gentes, prohibiéndoles la entrada, vigilándolos si tiene alguna sospecha, y aun mandándoles salir, si lo cree conveniente, á reserva de dar las esplicaciones debidas á la nacion á que pertenezcan dichos buques; pero mezclarse en su policia interior, ni está recibido en las costumbres internacionales, ni parece fundado en razon, puesto que eso seria atacar en cierto modo la independenciam que tienen todas las naciones entre sí. (5)

XI. Resulta de lo dicho que en alta mar están escentos de agena jurisdiccion los buques de guerra y los mercantes; y que en los mares territoriales lo están también los de guerra. Respecto de los mercantes, no puede decirse lo mismo, porque desde el momento en que se encuentran dentro de los límites de una jurisdiccion estrangera, quedan por el hecho mismo sujetos y sometidos á todas las leyes fiscales, de policia y seguridad que rijan en el país. Este, no solamente es un derecho fundado en las costumbres y práctica aceptada y reconocida en general, como inherente á la soberanía de cada Estado independiente, sino que se funda también en el derecho convencional de todas las naciones que han celebrado entre sí tratados de navegacion y comercio. Doctrina es esta, de otro lado, enseñada por todos los publicistas.

XII. Hay otro derecho ejercido en alta mar por los buques de guerra, que se llama *requisicion de la bandera*. Todos debemos convenir en que es un interes comun y reconocido de las naciones, el de evitar y reprimir ciertos crímenes y desórdenes que se cometerian muy fácilmente en las vastas soledades del oceano. La represion de esos crímenes es al mismo tiempo un derecho y una obligacion. La facilidad con que pueden cometerse, está al alcance de cualquiera; y ademas los hechos his-

(5) Se ha advertido ya que el distinguido publicista portuges Pinheiro-Ferreira pertenece á la escuela racionalista; y para él, no siempre es buen argumento el que se funda en las costumbres y usos recibidos de las naciones.

tóricos vienen frecuentemente á comprobarla. Si recordamos la historia de los antiguos piratas y de los modernos filibusteros, que suelen salir del seno mismo de las naciones civilizadas y aun recibir su directa proteccion y amparo, como sucedió con los bucaneros en la época de Luis XIV; si recordamos esto, y las precauciones indispensables que se hacia preciso adoptar al emprender una larga navegacion, á fin de no caer en las manos brutales de las numerosas bandas de piratas que infestaban los mares, deberémos concluir que ha sido preciso hacer algo eficaz y positivo para precaverse de semejante plaga. Ciertó que hoy ningún particular tiene el derecho de armar buques sino en tiempo de guerra, y eso bajo las reglas de que hablarémos en otra leccion, en lo cual difieren mucho los tiempos modernos de los antiguos; y es cierto tambien que los progresos de la civilizacion dan cuantas seguridades pudieran apetecerse á la navegacion en alta mar; pero para conservar esa seguridad, debe ejercerse y se ha ejercido sistemáticamente en los mares cierta vigilancia compatible con los derechos de todos. De aquí el derecho reconocido en los buques de guerra de hacer la *requisicion de la bandera* á los buques que encuentren en su tránsito, intimándoles que enarboles su pabellon nacional.

XIII. Conviene distinguir este derecho del que se llama de *visita*, el cual dará materia para otra leccion. Uno y otro derecho difieren, no solo en su objeto, sino tambien en la forma de ejercerlo. El derecho de *requisicion* se limita á reconocer simplemente la nacionalidad de un buque, precisamente con el objeto de concederle el pleno uso de los derechos que resultan de esa misma nacionalidad, desde el momento de ser reconocido en forma; miéntras que el derecho de *visita* tiene por objeto averiguar á bordo mismo del buque visitado, por mas reconocida que sea su nacionalidad, ciertos hechos relativos á su cargamento. El primero de estos derechos se funda en el respeto que se debe á la independencia de los Estados soberanos, puesto que lo que se busca entónces es reconocer en el mar su pabellon, impidiendo que otros lo usurpen con siniestras ideas.

El segundo es en cierto modo un ataque á esa nacionalidad é independencia, puesto que aun reconocidas, se procede *ad ultiora*. El derecho de *requisicion* debe limitarse en sí en cuanto sea posible para evitar abusos, y no comprometer en nada la dignidad é independencia de las naciones. Si el buque mercante no ha izado su bandera á la vista de un buque de guerra, como debe verificarlo, este le requerirá á ello por medio de un cañonazo sin bala; y si con esta advertencia tampoco lo verificase, con otro cañonazo con bala. En tiempo de paz, á esto debe circunscribirse el tal derecho sin alterar la ruta del buque mercante, teniéndose siempre presente que solo puede ejercerse en alta mar y de ninguna manera en los mares territoriales, ni mucho ménos en los rios, bahías, puertos y radas de una nacion estrangera.

XIV. Sobre el ceremonial marítimo con que deben tratarse entre sí los buques de guerra de diferentes naciones, bien así como sobre la conducta y respeto que deben guardar con las plazas fuertes y autoridades locales de los puertos á donde arriben, mucho se ha discutido entre los publicistas, y ha dado márgen á contestaciones serias, pretendiendo cada nacion marítima, en la época de su mayor poder y dominacion, imponer la ley á las demas naciones. Pero hoy, los tratados y las costumbres internacionales han fijado los límites del ceremonial marítimo, y no es probable que vuelva á dar origen á nuevas controversias. Propiamente hablando, el ceremonial es una buena institucion, útil y aun necesaria, si se quiere, para prestar homenaje á la independencia de las naciones, y establecer entre ellas un cambio recíproco de cortesía y miramientos. El saludo del cañon es una especie de elocuencia guerrera y magestuosa. Cuando un buque de guerra estrangero llega al frente de una plaza ó fortaleza, debe hacer el saludo que le prescribe la ordenanza de su nacion, é inmediatamente se le corresponde de tierra con igual número de cañonazos. En alta mar, ó en el territorio marítimo de una potencia estrangera, los buques de guerra que se encuentran no tienen obligacion ninguna de saludarse.

XV. Sin embargo, es un uso recibido que un buque de guerra que lleva el pabellon almirante, es decir, de uno de los gefes superiores de la marina de una nacion, sea saludado primero por otro buque de guerra de inferior categoria; y que si este navegando solo encuentra una escuadra, haga igual saludo. Las visitas que se deben mutuamente los comandantes de buques de guerra de naciones diferentes, y las que deben hacer á las autoridades locales, constituyen un punto muy importante del ceremonial marítimo, y los marineros celosos en el cumplimiento de su deber, observan en este punto la mas rígida etiqueta, lo mismo que en la parte que toman en las fiestas nacionales del pais en donde se encuentran, asociándose á las demostraciones públicas de duelo y regocijo. Estas ligeras indicaciones bastan para comprender este punto de derecho marítimo, al cual han dado y dan todavía mucha importancia los rígidos y observantes conservadores de las venerables tradiciones de la marina militar.

LECCION QUINTA.

DE LOS PIRATAS.

- I.—Definicion del delito de piratería.
- II.—Estragos de él.
- III.—Ese delito es contra la ley de las naciones.
- IV.—Por tanto cualquiera de ellas tiene derecho de juzgarlo y castigarlo.
- V.—Error comun sobre el castigo de la piratería.
- VI.—Clasificacion que debe hacerse sobre la piratería.
- VII.—Crímenes cometidos en alta mar.
- VIII. } ¿Se reputará pirata el buque de guerra neutral que recibe comision de
- IX. } un Estado beligerante?
- X.—Los piratas no pueden transmitir derecho alguno á un tercer poseedor.

I. Dase el nombre de piratas á los individuos que, de propia autoridad privada, recorren los mares para cometer en ellos actos de depredacion, pillando á mano armada, sea en tiempo de paz ó de guerra, á los buques de todas las naciones sin ninguna distincion. Los actos cometidos por estos malhechores constituyen el crimen de piratería. (1) Los piratas en el mar, son lo mismo que las cuadrillas de bandoleros en los caminos reales; con la diferencia de que los primeros eligen por teatro de sus crímenes un lugar neutral y comun, atacando indistintamente á hombres de todos paises, siendo por lo mismo mas perjudiciales y nocivos á la sociedad que los primeros. En efecto, los piratas son enemigos de todo el linage humano, *communes hostes omnium*, como les llamaba Ciceron; están fuera de la ley de las

(1) Qui autem nullius principis auctoritate, sive mari, sive terra, rapiunt, Pyratarum Prædonumque vocabulo intelliguntur. Unde, ut Pyratæ puniuntur qui ad hostem depredandum enavigant, sine mandato Præfecti maris, et non præstitis, quæ porrò præstari desiderant formæ admiralitatum.

Bynkershoek, Quæst. jur. publici, Lib. I, cap. XVII.

XV. Sin embargo, es un uso recibido que un buque de guerra que lleva el pabellon almirante, es decir, de uno de los gefes superiores de la marina de una nacion, sea saludado primero por otro buque de guerra de inferior categoria; y que si este navegando solo encuentra una escuadra, haga igual saludo. Las visitas que se deben mutuamente los comandantes de buques de guerra de naciones diferentes, y las que deben hacer á las autoridades locales, constituyen un punto muy importante del ceremonial marítimo, y los marineros celosos en el cumplimiento de su deber, observan en este punto la mas rígida etiqueta, lo mismo que en la parte que toman en las fiestas nacionales del pais en donde se encuentran, asociándose á las demostraciones públicas de duelo y regocijo. Estas ligeras indicaciones bastan para comprender este punto de derecho marítimo, al cual han dado y dan todavía mucha importancia los rígidos y observantes conservadores de las venerables tradiciones de la marina militar.

LECCION QUINTA.

DE LOS PIRATAS.

- I.—Definicion del delito de piratería.
- II.—Estragos de él.
- III.—Ese delito es contra la ley de las naciones.
- IV.—Por tanto cualquiera de ellas tiene derecho de juzgarlo y castigarlo.
- V.—Error comun sobre el castigo de la piratería.
- VI.—Clasificacion que debe hacerse sobre la piratería.
- VII.—Crímenes cometidos en alta mar.
- VIII. } ¿Se reputará pirata el buque de guerra neutral que recibe comision de
- IX. } un Estado beligerante?
- X.—Los piratas no pueden transmitir derecho alguno á un tercer poseedor.

I. Dase el nombre de piratas á los individuos que, de propia autoridad privada, recorren los mares para cometer en ellos actos de depredacion, pillando á mano armada, sea en tiempo de paz ó de guerra, á los buques de todas las naciones sin ninguna distincion. Los actos cometidos por estos malhechores constituyen el crimen de piratería. (1) Los piratas en el mar, son lo mismo que las cuadrillas de bandoleros en los caminos reales; con la diferencia de que los primeros eligen por teatro de sus crímenes un lugar neutral y comun, atacando indistintamente á hombres de todos paises, siendo por lo mismo mas perjudiciales y nocivos á la sociedad que los primeros. En efecto, los piratas son enemigos de todo el linage humano, *communes hostes omnium*, como les llamaba Ciceron; están fuera de la ley de las

(1) Qui autem nullius principis auctoritate, sive mari, sive terra, rapiunt, Pyratarum Prædonumque vocabulo intelliguntur. Unde, ut Pyratæ puniuntur qui ad hostem depredandum enavigant, sine mandato Præfecti maris, et non præstitis, quæ porró præstari desiderant formæ admiralitatum.

Bynkershoek, Quæst. jur. publici, Lib. I, cap. XVII.

naciones, y á todos es permitido salir en persecución suya, aprehenderlos por cuantos medios sean posibles y llevarlos ante los tribunales de su propia nacion, ó de la mas cercana, para hacerles sufrir el castigo de sus crímenes. Los piratas no merecen el dictado de enemigos en el sentido jurídico de esta palabra, porque como dice el aforismo legal: *Hostes hi sunt qui nobis, ant quibus nos, publicé bellum decrevimus; ceteri, latrones ant pradones sunt.*

II. En los siglos medios, los piratas fueron el azote de los mares y costas de Europa; y todavía hasta hace poco tiempo, causaban daño terrible á la navegacion y al comercio. Después del descubrimiento de la América, este nuevo mundo presentó á la rapiña de aquéllos un campo mas vasto y mas al abrigo de la impunidad. No merecen otra denominacion que la de piratas, esos atrevidos *filibusteros*, que en el siglo XVII disfrutaron de tan temible celebridad por sus feroces hazañas en las Antillas, en Cartajena, Granada, Veracruz, Campeche y todas las costas de la península de Yucatan, cuyos recuerdos nos conservan la historia y las tradiciones populares. Merced á los progresos de la civilizacion moderna, al aumento de las relaciones internacionales, al influjo de leyes comunes á todos los países, y á una escelente policia marítima, los piratas casi han desaparecido de los mares de Europa y América, dejándose ver por rareza en tiempos de turbacion ó guerras marítimas. Pero en los mares del Asia y en medio de su grande archipiélago, la piratería ecsiste organizada aún, desplegando una audacia inconcebible, y sosteniendo á veces luchas encarnizadas con los buques de guerra.

III. Es indudable que los buques ocupados en la piratería, no pueden ni han podido recibir autorizacion en forma de ningun Estado regular ó civilizado. Por manera, que si en sus correrías criminales enarbolan la bandera é insignias de una nacion, tales distintivos son notoriamente usurpados, y no pueden ni deben protegerlos en ningun caso; pues que si poseen y presentan, como suele suceder, la patente y demas papeles regu-

lares, tales documentos son ilegítimos, debidos al fraude, ó tal vez á algun crimen tenebroso, cuyos vestigios se han perdido en las misteriosas profundidades del mar. Por tanto, los verdaderos buques piratas carecen de nacionalidad; y si alguna vez la tuvieron la han perdido irremisiblemente por su crimen. Esta falta de nacionalidad y los resultados que la piratería produce contra todos los navegantes pacíficos, son los que hacen de ese crimen un crimen contra la ley de las naciones.

IV. Hé aquí la razon por la que cualquier buque, sea de guerra ó mercante, está plenamente autorizado para detener á los piratas, cuyos actos, cualesquiera que sean sus autores ó el lugar en que se han cometido, queden sujetos á la jurisdiccion y tribunales de cada Estado independiente. En todos tiempos y en todas las naciones, la justicia humana se ha armado de terrible severidad contra el crimen de piratería. En España, ya desde la legislacion de las Partidas, se nota el celo del poder público contra aquel crimen tan calificado; y el art. 109, tít. III, tratado 10 de las Ordenanzas generales de la armada de 1.º de Enero de 1751, y que en México ha estado vigente, previene que—“los piratas sean entregados á la justicia ordinaria, á fin de que por esta sean castigados con el último suplicio como enemigos comunes del género humano y de su legítimo natural comercio.”—En Francia, la Ordenanza real de 5 de Septiembre de 1718, condenaba á los piratas á la pena de muerte y confiscacion de sus bienes; y á la pena de galeras perpétuas á los cómplices y fautores; mas la ley espedida en 10 de abril de 1825, para la seguridad de la navegacion y del comercio marítimo, estableciendo los diversos casos de piratería, gradúa segun su gravedad las diversas penas que deben aplicarse al comandante, gefes y oficiales, y á la tripulacion y demas cómplices, sea de muerte, de trabajos forzados perpétuamente ó por tiempo, y de reclusion.

V. Ecsiste entre muchas personas, aun entre las consagradas á la profesion del mar, el funesto error de que todos los que apresen piratas en la mar tienen el derecho de imponerles la

pena de muerte sin intervencion de la autoridad pública; es decir, juzgarlos á bordo sumarísimamente, y ahorcarlos de un penol (2); y en efecto una antigua ley inglesa así lo establecía (3). Pero lo repetimos: este es un error espuesto á gravísimos inconvenientes; y por lo que es hoy, en ningun pueblo civilizado es tan espeditiva la justicia marítima, y todos, cual mas, cual ménos, si bien imponen severas y terribles penas á los piratas, siempre cuidan de la observancia de las formas tutelares de la inocencia, en cuanto cabe en el género de delito por el cual son juzgados. Decimos en cuanto cabe, porque si en efecto esos desventurados se encuentran en estado permanente de *infraganti* delito, árdua y difícil es por cierto su justificacion, cuando puede decirse que por solo el hecho de apresarlos están casi juzgados y calificados.

VI. De la definicion ya dada de la piratería se infiere, que este crimen es del resorte de la ley comun internacional, y por eso puede ser juzgado por los tribunales del pais en que se encuentren los acusados, aunque el delito haya sido cometido á bordo de un buque extranjero, ó por tripulacion estrangera. Conviene sin embargo distinguir el crimen de piratería segun el derecho de gentes, del que lo es segun las leyes particulares de una nacion. Segun estas, hay ciertos actos calificados de piratería, á los cuales las leyes estrangeras acaso no dan la misma calificacion, ó imponen penas diferentes. Por lo mismo, los reos de tales crímenes no son juzgados y sentenciados conforme al derecho de gentes, sino tan solo conforme á las leyes especiales que los equiparon á los piratas; leyes que solo tiene derecho

(2) Abreu, en su Tratado sobre presas de mar, cap. 17, núm. 2, dice,—“que ademas de ser malditos y escomulgados los piratas por la Bula *In Cæna Domini*, puede cualquiera persona particular prenderlos y matarlos.”

(3) Esta ley se encuentra al fin de la “Historia de los piratas ingleses” por Charl. Thompson, y dice así:—“Si los piratas cometen algunas piraterías en el oceano, y se les coje *infraganti*, los venedores tienen el derecho de ahorcarlos de un penol, sin ninguna condenacion solemne.”

de aplicar el Estado que las ha promulgado, y eso no á los estrangeros no sujetos á la ley del pais, sino únicamente á sus propios súbditos ó ciudadanos que las hayan infringido. De esa suerte, las leyes británicas y aun las de los Estados-Unidos califican de piratas á los que hacen el tráfico de negros esclavos, y lo es tambien en otras varias naciones con las cuales Inglaterra ha celebrado tratados para la abolicion de ese indigno tráfico. Esta misma nacion celebró con México un tratado semejante en 24 de febrero de 1841, y que se publicó como ley nacional el 13 de junio de 1843. En virtud de este tratado, la nacion mexicana, juzga y castiga como piratas á los que hacen el repetido tráfico.

VII. Los crímenes de robo y asesinato cometidos individualmente á bordo de un buque que navega en alta mar, solo están sometidos al conocimiento de los tribunales de la nacion á que pertenece ese buque, si bien por nuestra legislacion particular pueden ser castigados en el primer puerto donde tal buque arribe, comprobándose completamente el delito; pero en este caso parece cierto que debe preceder la invocacion del capitán á la justicia local. Mas si aquellos crímenes se han cometido á bordo de un buque, cuya tripulacion se hubiese sublevado, desde ese momento pierde su nacionalidad semejante embarcacion, se le reputa pirata, y los que la tripulan son calificados y reputados como tales, segun el derecho de gentes, por los tribunales del pais que haya logrado su captura. (4) A un buque de guerra perteneciente á nacion reconocida, jamas se le reputa pirata, aunque cometa ciertas violencias y tropelías que en cualquiera otro constituiria el crimen de piratería. El Estado á que ese buque pertenece, es el único competente para juzgar á sus súbditos reos semejantes delitos; y es ademas responsable á las demas naciones de los actos reprehensibles de sus cruceros. (5)

(4) Wheaton, Elements of Internat. Law, Par. II, cap. II, § XVI.

(5) Wheaton, *loco citato*. Bynkershoek se espresa en estos términos:—

VIII. ¿Deberá considerarse crimen de piratería la conducta de un buque de guerra que, en tanto que su nación es neutral, recibe comision especial de un Estado beligerante para capturar los buques de la nación enemiga, pero que se halla en paz con la suya propia, cuyas insignias lleva? No parece que el derecho universal de gentes está en perfecto acuerdo para resolver semejante cuestión, sin embargo de que solo el buen sentido y la moral reprueban á grito herido la conducta de un buque de guerra que tal hiciese. Lo que han procurado las naciones civilizadas, á las cuales no conviene olvidar ningun detalle, es espresar categóricamente en sus tratados entre sí, la prohibicion directa de proceder de ese modo indigno y reprobable; y seguramente ha de llegar el dia en que ese sea un principio universalmente reconocido. Que un pais reuna contra su enemigo todos los recursos de guerra de que pueda disponer, eso es muy natural, se esplica y comprende bien, y de allí viene precisamente el derecho de autorizar el curso marítimo de sus propios nacionales, como lo veremos al tratar de esta materia; pero ¿cómo puede justificarse eso de impetrar el concurso de la fuerza estrangera de un pais, que es neutral en nuestra querella?

IX. A un buque de guerra que se coloca en tal situacion no reconoceria el Estado á que pertenece, puesto que ese Estado en la hipótesis de que hablamos, permaneceria neutral y en paz con las naciones beligerantes, no pudiendo ó no debiendo consiguientemente responder de la conducta de un buque suyo que ha violado esa neutralidad, si es que esta ha de conservarse. Tampoco ese buque invocaria la nacionalidad del Estado beligerante, puesto que en realidad ni la tiene, ni ha obrado sino bajo la bandera de su propia nacion. Este razonamiento indu-

“De navibus belli publicis, vel de privatis, quæ de mandato admiralli ad prædam enavigant, ut nempé harum utrarumque pyratice accusatio ad admiralitates pertineat, cœteris iudicio communi relictis.”—Quest. jur. public. Lib. I, cap. XVIII.

ce á creer, que un buque de guerra que tal hiciese, mereceria ser tratado como pirata; pero en semejante materia, una vez que el principio no está universalmente reconocido, lo mejor seria pactarlo esplicitamente en los tratados de navegacion y comercio, para tener á que sujetarnos en su aplicacion. Lo que hoy se hace contra una potencia, se podrá hacer mañana contra otra, sacrificándose siempre á las mas débiles ó ménos fuertes, y por lo mismo es de universal interes impedir semejante violacion del derecho de gentes. Lo mismo, poco mas ó ménos, deberia decirse de los buques de guerra que surcan los mares con dos ó mas comisiones de diferentes potencias; y aun la ley francesa (6) declara reos de piratería al capitan y oficiales de semejantes buques. Eso mismo establece la ley española, respecto de los corsarios que tuviesen patente de dos ó mas príncipes ó Estados. (7)

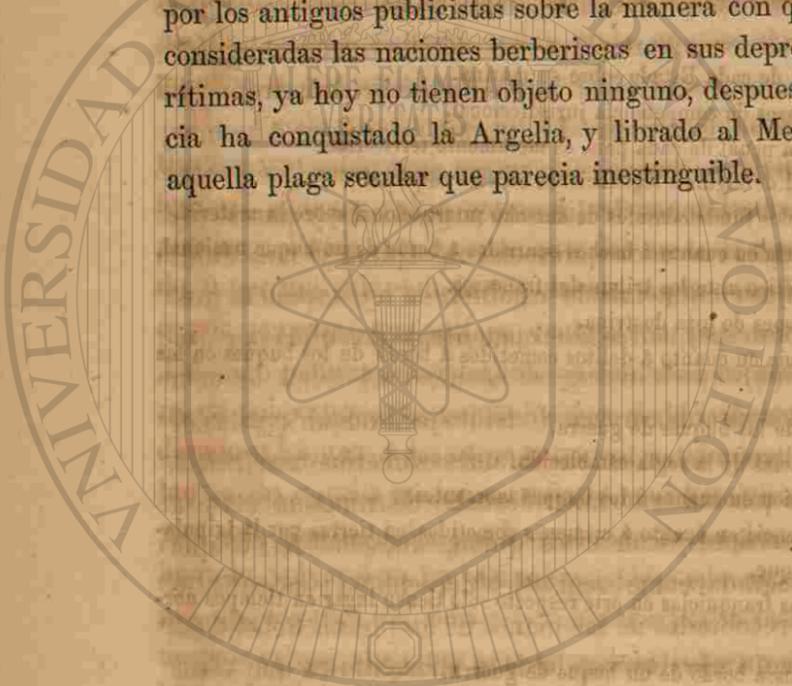
X. Como los piratas carecen de título para adquirir y hacer suyo lo que pillan y roban en sus infames correrías marítimas, claro es que no pueden transmitir derecho de ninguna clase á los terceros poseedores, sean estos quienes fuesen. Así es que hallamos consagrada como regla del derecho de gentes, la de que los bienes recobrados de las manos de los piratas deben restituirse á sus legítimos dueños, desde el momento en que estos aparezcan. Ese mismo principio está aceptado por las leyes particulares de todas las naciones civilizadas, y lo está tambien en casi todos los tratados de navegacion y comercio, antiguos y modernos, que han celebrado entre sí las diversas potencias. En dichos tratados (8), las partes contratantes convienen en

(6) Art. 1.º, § II de la ley de 10 de abril de 1825, que dice así testualmente:—“Sera poursuivi et jugé comme pirate, tout commandant d’un navire ou bâtiment de mer armé et porteur des commissions delivrés par deux ou plusieurs puissances ou Etats differents.”

(7) Ordenanza de Corso, de 20 de junio de 1801; ó sea la ley 4.ª, tít. 8.º, lib. 6.º de la Nov. Recop.

(8) Pueden verse en la copiosa coleccion de Mr. D’Hauterive.

que esta restitucion se hará á los verdaderos propietarios, ó á sus causantes, con solo identificar la propiedad, aun cuando se hubiese vendido el objeto reclamado, con tal de que se pruebe que el tercer poseedor sabia ó podia saber que dicho objeto procedia de un acto de piratería. Todas las cuestiones agitadas por los antiguos publicistas sobre la manera con que debian ser consideradas las naciones berberiscas en sus depredaciones marítimas, ya hoy no tienen objeto ninguno, despues que la Francia ha conquistado la Argelia, y librado al Mediterráneo de aquella plaga secular que parecia inestinguible.



### LECCION SESTA.

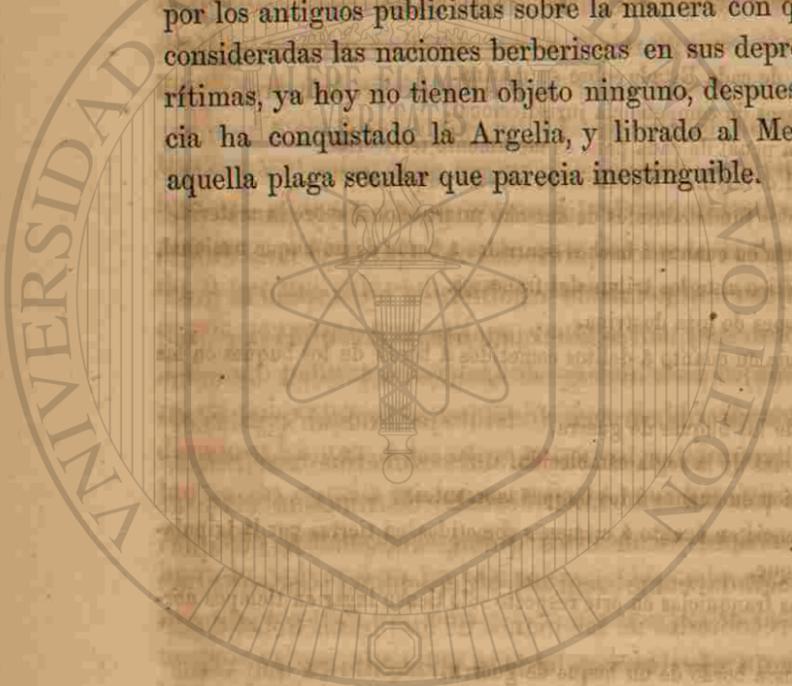
#### DE LA JURISDICCION MARÍTIMA INTERNACIONAL.

- I.—Jurisdiccion de cada Estado sobre su marina.
- II.—Diversos casos de competencia jurisdiccional.
- III.—La justicia penal de cada pais, es meramente territorial.
- IV.—Diversidad de algunas legislaciones en este respecto.
- V.—Dos principios fundamentales de derecho internacional sobre la materia.
- VI.—Competencia en cuanto á hechos ocurridos á bordo de un buque nacional.
- VII.—Caso práctico ante los tribunales franceses.
- VIII.—Escepciones de esta doctrina.
- IX.—Competencia en cuanto á delitos cometidos á bordo de los buques en los puertos.
- X.—Ecsención de los buques de guerra.
- XI.—Consecuencias de la regla establecida.
- XII.—Observacion en cuanto á los buques mercantes.
- XIII.—Competencia en cuanto á crímenes cometidos en tierra, por la tripulacion de un buque.
- XIV.—Todas las franquicias en este respecto solo tienen lugar en tiempos normales.
- XV.—Refugiados á bordo de un buque de guerra.
- XVI.—Refugiados á bordo de un buque mercante.
- XVII.—Refugiados en tierra.

I. Sucede á veces que á bordo de una embarcacion, es decir de muras para adentro como se espresan los marinos, se comete alguna culpa ó delito que importa consigo una pena establecida por las leyes. Pues bien: si se trata de delitos relativos al órden y disciplina interna de la tripulacion, el caso no presenta ninguna dificultad internacional, porque las potencias extranjeras nada tienen que ver con los deberes profesionales ó disciplinares de un marino como tal, cuyos derechos y obligaciones en el órden gerárquico de inferior á superior, se hallan deslindados por la ley privada de cada pais; y lo mismo dá que esos



que esta restitucion se hará á los verdaderos propietarios, ó á sus causantes, con solo identificar la propiedad, aun cuando se hubiese vendido el objeto reclamado, con tal de que se pruebe que el tercer poseedor sabia ó podia saber que dicho objeto procedia de un acto de piratería. Todas las cuestiones agitadas por los antiguos publicistas sobre la manera con que debian ser consideradas las naciones berberiscas en sus depredaciones marítimas, ya hoy no tienen objeto ninguno, despues que la Francia ha conquistado la Argelia, y librado al Mediterráneo de aquella plaga secular que parecia inestinguible.



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN  
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

LECCION SESTA.

DE LA JURISDICCION MARÍTIMA INTERNACIONAL.

- I.—Jurisdiccion de cada Estado sobre su marina.
- II.—Diversos casos de competencia jurisdiccional.
- III.—La justicia penal de cada pais, es meramente territorial.
- IV.—Diversidad de algunas legislaciones en este respecto.
- V.—Dos principios fundamentales de derecho internacional sobre la materia.
- VI.—Competencia en cuanto á hechos ocurridos á bordo de un buque nacional.
- VII.—Caso práctico ante los tribunales franceses.
- VIII.—Escepciones de esta doctrina.
- IX.—Competencia en cuanto á delitos cometidos á bordo de los buques en los puertos.
- X.—Ecsención de los buques de guerra.
- XI.—Consecuencias de la regla establecida.
- XII.—Observacion en cuanto á los buques mercantes.
- XIII.—Competencia en cuanto á crímenes cometidos en tierra, por la tripulacion de un buque.
- XIV.—Todas las franquicias en este respecto solo tienen lugar en tiempos normales.
- XV.—Refugiados á bordo de un buque de guerra.
- XVI.—Refugiados á bordo de un buque mercante.
- XVII.—Refugiados en tierra.

I. Sucede á veces que á bordo de una embarcacion, es decir de muras para adentro como se espresan los marinos, se comete alguna culpa ó delito que importa consigo una pena establecida por las leyes. Pues bien: si se trata de delitos relativos al órden y disciplina interna de la tripulacion, el caso no presenta ninguna dificultad internacional, porque las potencias extranjeras nada tienen que ver con los deberes profesionales ó disciplinares de un marino como tal, cuyos derechos y obligaciones en el órden gerárquico de inferior á superior, se hallan deslindados por la ley privada de cada pais; y lo mismo dá que esos

delitos se cometan á bordo de un buque mercante, ó á bordo de uno de guerra; que ocurran en alta mar, ó en el mar territorial de una nacion. En semejante caso, cada Estado tiene el derecho de aplicar las leyes penales, en la forma que haya establecido respecto de su marina militar ó mercante. Pero si se trata de otros casos, es preciso considerarlos individualmente para mayor claridad, sentando sobre cada uno las doctrinas de los publicistas mas acreditados.

II. Puede suceder que los hechos de que hablamos no constituyan una infraccion puramente militar, ó de disciplina profesional, sino un delito comun ó privado, ó tambien un delito público. Puede suceder que esos delitos sean cometidos á bordo, ó por individuos de la tripulacion, ó por simples pasajeros, ó por personas que allí se encuentren por mera casualidad. Tambien pudiera ocurrir que esos delitos se cometieran en tierra, en pais extranjero, por individuos de la tripulacion, sea ofendiéndose los unos á los otros entre sí, ú ofendiendo á los habitantes de aquella nacion estraña; y que los delincuentes ó hayan sido aprehendidos por las autoridades locales, ó bien hayan logrado volver á su embarcacion. O puede suceder, por último, que algunos individuos perseguidos por la justicia penal de un pais extranjero y por crímenes cometidos en el propio pais, hayan acudido á buscar asilo á bordo de un buque; ó al contrario, que los individuos dependientes de una embarcacion, sujetos á la justicia del pais á que pertenece este buque, hayan ocurrido á refugiarse en tierra estrangera. Todos estos casos dan origen á muy importantes cuestiones de derecho internacional, que se rozan con el marítimo. En estos diversos casos, ¿cuál es la jurisdiccion competente para juzgar á los culpables? ¿Cuál es la autoridad que debe instruir el proceso, asegurar á los delincuentes é imponerles la merecida pena? Las personas refugiadas en tierra ó á bordo, ¿pueden ó no ser reclamadas de una parte y entregadas por la otra? ¿Cómo se deben hacer estas reclamaciones y entregas?

III. Es mácsima comun, aceptada por la mayor parte de los

escritores, la de que la justicia penal de cada pais es puramente territorial, y eso bajo de dos respectos: el uno, que esa justicia es aplicable á todos y cada uno de los hechos cometidos en el propio territorio; y el otro, de que no es aplicable sino solamente á estos hechos, permaneciendo del todo estraña á la repression de cualquier delito cometido fuera del propio territorio. Bajo del primer respecto, la mácsima parece inconcusa y sin contradiccion; mas bajo el segundo, no ecsiste ese perfecto acuerdo. Inglaterra y los Estados-Unidos la profesan plenamente, aceptando todas las consecuencias bajo uno y otro respecto. Pero la mayor parte de los códigos penales de Europa, antiguos y modernos, no la admiten así en términos tan absolutos.

IV. Varias potencias por su legislacion criminal castigan, ya á sus nacionales por crímenes cometidos en el extranjero, ó ya á los extranjeros, cuando logran haberlos en su propio territorio, por crímenes cometidos contra sus nacionales aun en tierra estrangera. El notorio espíritu de estas legislaciones se encamina simultáneamente á establecer mas autoridad sobre sus propios nacionales, y mayor suma de proteccion en favor de estos mismos. En Francia, el principio de que la justicia penal es territorial en los dos respectos, forma la regla general, que no sufre bajo el segundo respecto sino muy ligeras escepciones, y estas consisten, en que ciertos crímenes públicos, contra la seguridad é intereses de la nacion, están sometidos á la influencia de la ley francesa, aunque hayan sido cometidos fuera del territorio por extranjeros ó nacionales. Tambien esa regla padece la misma escepcion, sometiendo á la jurisdiccion francesa los delitos particulares ó privados, cometidos fuera del territorio, con tal que reunan las cuatro condiciones siguientes: 1.<sup>a</sup> que los hechos lleguen á la categoría de crímenes: 2.<sup>a</sup> que se hayan cometido por un frances contra otro frances: 3.<sup>a</sup> que el culpable se encuentre de vuelta en el territorio frances; y 4.<sup>a</sup> que inter venga demanda ó acusacion del agraviado.

V. Sin entrar en el ecsámen detallado de todas estas legis-

laciones (1), lo que hay reconocido, aceptado y puesto en práctica en el derecho internacional, es lo siguiente. De una parte, que todos los delitos cometidos en el territorio de un Estado ó en los sitios que se reputan como tal territorio suyo, como v. g. sus embarcaciones, quedan sometidos á la jurisdiccion y á la ley penal de ese Estado, sin tomar en cuenta para nada lo que otras potencias tengan dispuesto en sus legislaciones particulares con respecto á los mismos hechos. Y de otra parte, que el poder de policía, jurisdiccion, ejecucion y todos los demas de soberanía que un Estado ejerce, quedan circunscritos al territorio de ese mismo Estado, sin que jamas sea lícito al gobierno de una nacion ejercer ningun acto de poder en el territorio sometido á la soberanía de otra. Por consiguiente, si varios Estados extranjeros estienden sus disposiciones penales aun sobre hechos cometidos fuera de su territorio, esto no puede tener lugar sino en el caso de que sea habido el delincuente dentro de su propio territorio, bien por estradicion ó por cualquier otro medio legítimo y reconocido. Estos dos principios, que son de derecho internacional, sirven de fundamento á las observaciones siguientes.

VI. Si se trata de hechos cometidos en alta mar, sea en buques de guerra ó mercantes, el caso es sencillo; porque es inconcusa la jurisdiccion nacional del país á que pertenecen esos buques. (2) Sean extranjeros ó nacionales los que han delinquido en alta mar á bordo de una embarcacion, quedan sometidos á la jurisdiccion nacional del buque, cualquiera que sea la legislacion penal de otro Estado respecto de los culpables. Pero si la embarcacion, despues de los hechos ocurridos en alta mar, ar-

(1) Sobre lo que hay en la nuestra mexicana en este respecto, pueden consultarse las excelentes observaciones del Sr. Peña y Peña en la XI de sus "Lecciones de práctica forense mexicana," desde el núm. 243 hasta el 280.

(2) Wheaton, Elem. of Internat. Law, Part, II, cap. II, § 11.—Vattel, Droit des Gens, liv. I, cap. XIX, § 216.—Fœlix, Traité du Droit internat. privé, núm. 506.

riba á un puerto extranjero y las autoridades locales aprehenden en tierra al delincuente ó delincuentes, entónces hay otra consideracion. Si la ley penal del país los declara reos no cabe reclamacion ninguna, dice Ortolan, si no es la de escigir la reciprocidad y dar en favor de los nacionales aquellos pasos conciliables con la accion de la justicia; mas esa doctrina que es de obvia aplicacion si el delincuente refugiado y aprehendido en tierra es súbdito de la nacion que pretende juzgarlo, presentará sérias dificultades si fuese extranjero, y mas aún si tiene la misma nacionalidad que el buque que lo conducia, porque se daria lugar á un caso de formal extradicion. Para mayor ilustracion, veamos un ejemplar ocurrido en los tribunales extranjeros.

VII. En el año de 1838, el buque americano *Elizabeth* zarpó de Filadelfia conduciendo de pasajero á su bordo á un frances llamado Denechaux; y habiendo arribado aquel buque á Burdeos, el pasajero frances se quejó contra el capitán americano por ciertos actos de violencia que decia haber sufrido durante la navegacion. El capitán opuso la escepcion de incompetencia, fundándose en la calidad de extranjero que tenian él y su buque, y en que los hechos acusados habian ocurrido en alta mar. La corte real de Burdeos, á cuyo conocimiento habia pasado el negocio por apelacion interpuesta, favoreció decididamente la escepcion opuesta por el capitán americano, ratificando el principio en que la apoyaba. (3) Pues bien: si el culpable hubiera sido frances, acusado por otro frances de alguna tentativa, como v. g. de homicidio, cometida á bordo de dicho buque americano y en alta mar, indudablemente se hubiera declarado la competencia de los tribunales franceses, porque el caso hubiera reunido todas las condiciones que establece el art. 7.º del código frances de procedimientos.

VIII. Por decontado, que esa escepcion de la jurisdiccion

(3) Puede verse esta sentencia en los "Annales maritimes et coloniaux" de 1840, pág. 442.

extranjera en alta mar no tiene lugar, ni en los crímenes de piratería, que como hemos visto en la lección precedente, pueden ser castigados por los tribunales del país á donde se lleven los buques piratas apresados; ni en lo relativo al derecho de *requisición de bandera*, que en alta mar ejercen los buques de guerra para cerciorarse de la nacionalidad del buque que encuentran en su tránsito; ni tampoco en lo que concierne al derecho de visita de que hablaremos por separado. Lo dicho respecto de los piratas, tiene sus fundamentos en los principios sentados en la lección precedente; y los que apoyan la *requisición de bandera* quedan ya explicados. En cuanto al derecho de visita, que por cierto importa muy directamente el sometimiento á una jurisdicción extranjera, oportunamente espondremos los principios que lo regulan.

IX. Ahora, si se trata de delitos cometidos á bordo de buques que no se hallan en alta mar, sino en puerto, rada, ó mar territorial del dominio de otra nación, entónces el caso no es tan sencillo como en las hipótesis anteriores, que hemos figurado: las dos soberanías, la que manda en el buque y la que manda en el puerto, podrían ponerse en inminente conflicto. Veamos como se evitaria este por las reglas del derecho de gentes. Para ello, distingamos siempre al buque de guerra del buque mercante. Un buque de guerra no pasa á la jurisdicción del país en cuyas aguas se encuentra, y por lo mismo los crímenes ó delitos cometidos ó su bordo, sea cual fuere la persona delincuente, son de la competencia de los tribunales de su nación, y sujetos por tanto á su ley penal. (4)

X. Con bastante claridad presenta Wheaton esta regla de derecho internacional positivo. Después de hablar de las franquicias de los embajadores, añade lo siguiente con respecto á los buques de guerra.—“Cuando entran estos buques en puertos extranjeros, bien sea por falta de prohibición ó en virtud de autorización expresa estipulada en los tratados, quedan exentos

(4) Fœlix, Traité du Droit international privé, n. 506.

de la jurisdicción de las autoridades locales.” (5)—La misma regla se observaba ya desde el tiempo de Vattel, quien dice lo que sigue:—“Segun el uso comunmente recibido, la jurisdicción de un Estado se conserva en los bajeles, aun cuando estos se encuentren en parages de mar sometidos á una potencia extranjera.” (6)

XI. Resulta de esta regla, explícitamente adoptada además en muchos tratados, que los comandantes de buques de guerra deben reservar á los tribunales de su nación el conocimiento de los crímenes ó delitos cometidos á su bordo, aun cuando se encuentren en aguas extranjeras. Sin embargo, si la parte agraviada ó el que infiere el agravio son extranjeros el uno del otro, un comandante puede y debe, atentas las circunstancias del caso, abandonar á entrambos á la justicia del país, en cuyas aguas se ha cometido el crimen ó delito. Resulta igualmente de la propia regla, que las autoridades locales del puerto ó rada en que esté anclado el buque de guerra, no tienen derecho de presentarse á bordo á practicar diligencias ó averiguaciones, salvas siempre la cortesía que los empleados de una nación deben á las autoridades de otra. Pero si los individuos del estado mayor de un buque de guerra, ó de su tripulación, ó los pasajeros, se hacen culpables en tierra extranjera por infracción de las leyes de este país, es incuestionable que las autoridades locales tienen derecho reconocido para apoderarse de los delincuentes, en tanto que estos se encuentren en tierra, entregándolos á la acción y represión de sus tribunales y leyes. Mas si los delincuentes logran volver á bordo, habrá ó no lugar á reclamarlos segun las circunstancias; nunca á emplear la fuerza y la violencia. (7)

XII. Respecto de los buques mercantes no se puede decir lo mismo, á lo ménos con la misma seguridad y en términos tan

(5) Wheaton, Elements of internat. Law, Part. II, cap. II, § 10.

(6) Vattel, Droit des Gens., Liv. I, cap. XVII, § 216.

(7) Wheaton, Elem. of Internat. Law, Part. II, cap. II, § X.

absolutos. Mr. Wheaton en ese su excelente libro sobre derecho internacional, ya citado, de acuerdo en este punto con varios escritores, formula el principio general que sigue:—"Los buques mercantes de cualquier país, dice, dentro de los puertos de otro Estado no están esentos de la jurisdiccion local, á ménos de que ecsista una conviccion espresa entre las respectivas naciones, en cuyo caso, se estenderá dicha escencion á todo y á solo lo que está previsto en los tratados." (8)—A pesar de que este principio se encuentra fundado en tan buenas razones, no está universalmente reconocido, y en algunos países hay reglas diferentes en lo relativo á la policia marítima. Lo mas seguro es atenerse literalmente á los tratados, cuando ecsistan, en cuyo caso las cláusulas convenidas dan la ley entre las naciones que los han celebrado. A falta de convenciones espresas, parece muy natural que se invoquen los principios de la reciprocidad, que ciertamente no constituyen un derecho absoluto, pero aumentan un grave peso á las reclamaciones, las cuales llegan á ser decisivas cuando se presentan á una potencia que no solamente sabe aprovecharse de tal reciprocidad, sino que cuando llega el caso la reclama con teson, como si le fuera legítimamente debida. La ley mexicana sobre causas de almirantazgo, espedita en 25 de enero de 1854, declara que lo son las que versen sobre crímenes ó delitos comunes cometidos á bordo de un buque mercante extranjero, que se encuentre en algun puerto, rada ó aguas territoriales de la república, por un individuo que no sea de la tripulacion ó contra otro que tampoco lo sea, y aun por los de esta entre sí, siempre que se haya turbado la tranquilidad del puerto; y de la misma manera ecsige que no se haya turbado la del puerto extranjero donde se halle un buque mercante nacional, para que se reserve á los tribunales mexicanos de almirantazgo el conocimiento de los crímenes ó delitos comunes cometidos á bordo por individuos de la tripulacion.

XIII. Cuando alguno ó algunos individuos de la tripulacion

(8) Wheaton, Elements of Internat. Law, loco citato.

de un buque mercante comete en tierra crímenes ó delitos, la autoridad local, si no ecsisten convenciones en contrario como suele suceder, no solamente tiene el derecho de prender y asegurar á los culpables mientras se hallan en tierra, como tiene el de verificarlo aun tratándose de individuos de la tripulacion de un buque de guerra, sino que puede perseguirlos y aprehenderlos aun á bordo mismo de la embarcacion mercante estrangera fondeada en las aguas territoriales del país. En efecto, supuesto que la autoridad local ejerce el derecho de policia sobre los buques mercantes, aun respecto de los delitos cometidos á su bordo, si se trata de la policia del puerto y de la tranquilidad pública; con mayor razon puede ejercer ese derecho, tratándose de crímenes ó delitos cometidos en tierra. Pero en este caso, como en cualquiera otro, la cortesía y los miramientos debidos no están de mas, pues cada nacion debe mirar y considerar á las otras como en idéntico caso quisiera ser mirada y considerada. Cuando la autoridad local se ha apoderado del conocimiento de estos crímenes ó delitos, y de los presuntos reos, solo se puede ecsigir que estos sean juzgados con imparcialidad, y nada mas. Toda otra reclamacion y ecsigencia, cual en estos casos suelen presentar en los puertos nacionales los cónsules extranjeros por una verdadera estralimitacion de sus poderes, puede y debe ser rechazada como impertinente.

XIV. No hay necesidad de decir aquí, que todas las franquicias reconocidas por el derecho de gentes respecto de los buques de guerra y mercantes surtos en las aguas territoriales de una potencia estrangera, solo ecsisten condicionalmente, en el supuesto de relaciones pacíficas entre los soberanos ó naciones respectivas, y respecto de los buques que observan y respetan los principios del mismo derecho de gentes; porque si un buque cualquiera, sea de guerra ó mercante, se introduce en un puerto, bahía, rada, rio ó mar territorial de una nacion, á ejercer indebidamente actos de hostilidad y depredacion contra el Estado, de lo cual hay desgraciadamente algunos tristes ejemplares que lamentar, apoyándose el agresor en el derecho del mas

fuerte, entónces no seria ya un acto de jurisdiccion comun, sino de legítima y racional defensa, el de repeler la fuerza con la fuerza, persiguiendo al agresor hasta fuera de las aguas territoriales para castigar semejante atentado. En proceder así, se cumpliria un deber, se ejerceria un derecho, y ninguna potencia lo tendria por cierto para quejarse, á lo ménos con motivo reconocido y fundado en reglas del derecho internacional; ademas de que en algunos tratados han solido preverse tales contingencias.

XV. Respecto de los que suelen refugiarse á bordo de los buques de guerra ó mercantes, anclados en las aguas territoriales de una nacion estrangera, buscando en ellas asilo para sustraerse de la accion de la justicia local que los persigue, claro es que no ecsiste obligacion ninguna de prestarles ese asilo, y bien se les puede negar de liso en llano sin responsabilidad; y acaso la conducta mas prudente de parte de los capitanes y comandantes de dichas embarcaciones, seria la de no admitir refugiados de ninguna clase á bordo de los buques de su mando. Pero si de esta observacion pasamos al ecsámen de los deberes y derechos del gobierno territorial que persigue, justa ó injustamente, á los sustraídos que han hallado asilo á bordo, desde luego resalta de nuevo la distincion radical que ecsiste entre un buque de guerra y otro mercante. Los buques de guerra, segun lo hemos visto y demostrado, están escentos de toda autoridad estrangera, sea en alta mar, ó en las aguas territoriales de una nacion; y por tanto, las autoridades locales no pueden perseguir á su bordo á los allí refugiados, ni ejercer en el buque ningun acto jurisdiccional para lograr la prision de aquellos. Pueden reclamarlos en forma, es verdad; pero si el comandante declara, aunque sea falsamente, y por tanto cometiendo una accion cuya inmoralidad no es dudosa, que los perseguidos no están á bordo; ó bien que está resuelto á protegerlos con la bandera de su propia nacion, como también ha ocurrido alguna vez, principalmente tratándose de refugiados políticos, entónces el asunto sale de la esfera ordinaria para pasar á la diplomática, considerándose ya objeto de contestaciones de nacion á nacion.

XVI. Ahora, si el buque es mercante, la doctrina anterior no procede en toda su latitud. Como respecto de esta clase de embarcaciones ecsiste la doctrina ya espuesta, de que mientras se hallan en las aguas territoriales de un Estado estrangero, no están escentos de la jurisdiccion local, sino solo en lo relativo á hechos verificados á bordo sin que perturben la tranquilidad del puerto ni de las personas estrañas á la tripulacion; claro es que en cuanto á otros hechos quedan aquellos buques sometidos á dicha jurisdiccion y policia locales. De donde se infiere, que las autoridades territoriales tienen un derecho incontestable de trasladarse á bordo de estos buques, procediendo á practicar diligencias y al arresto de los culpables que allí se hubiesen refugiado, siempre con la cortesía y miramientos debidos á la bandera con cuya sombra intentaron ocultarse de la vista y accion de la autoridad. Lo dicho procede, en tanto que los buques mercantes se hallan dentro de las aguas territoriales de una nacion; porque fuera de ellas ya no están sujetos á semejante autoridad. En este caso, el gobierno en cuyas aguas territoriales hubiese ocurrido el hecho, solo puede dirigirse al de la nacion á que el buque pertenece, pidiendo en forma la estradiccion de los delinquentes; y esa estradiccion se concederá ó no, segun esté estipulado en los tratados que medien entre ambas naciones.

XVII. Esto en cuanto á las personas que de tierra se refugian á bordo. Si el caso es al contrario, es decir, si las personas que se han refugiado, lo verifican pasando de un buque á tierra, la cuestion debe resolverse por principios análogos de reciprocidad. La reclamacion para que estos refugiados sean devueltos á bordo, en tanto que el buque se encuentre dentro de las aguas territoriales de un Estado, debe hacerse por conducto de los agentes diplomáticos, ó por el oficial comandante del buque, si este es de guerra. Si es mercante, el capitan no tiene personalidad directa para mezclarse en el negocio, y debe atenderse á lo que haga el cónsul de su respectiva nacion, si lo hubiese en el puerto, ó referirse simplemente á su gobierno. Pa-

ra mayor claridad y seguridad en estos casos, cuya ocurrencia no es rara, bien así como en el de desertores del servicio militar que se refugian en tierra ó á bordo, las naciones han tenido cuidado de arreglar punto por punto esta importante materia en los tratados que entre sí han ajustado. Cuando estos existen, su texto es la ley, y no cabe otra regla que observar, ni otra consideracion que tomar en cuenta. Si no existen, es necesario atenernos á las reglas comunes del derecho de gentes; y, como lo hemos repetido, debemos cuidar de que se observen ante todas cosas los principios de una absoluta reciprocidad.

LECCION SEPTIMA.

DE LAS REPRESALIAS Y DEL DERECHO DE HACER PRESAS.

- I.—Fundamento de las represalias.
- II.—Diferencia entre las represalias y la retorsion.
- III.—Embargos.
- IV.—Refútase una opinion de Pinheiro-Ferreira sobre embargos.
- V.—Represalias privadas.
- VI.—Diferencia entre las antiguas represalias y el moderno embargo.
- VII.—Estado de guerra entre las potencias marítimas.
- VIII.—Diferencias entre la guerra continental y la guerra marítima.
- IX.—Ampliacion de esta doctrina.
- X.—Derecho de presa marítima que de ella resulta.
- XI.—Resúmen de estas consideraciones.

I. Cuando sobrevienen algunas graves diferencias entre dos Estados soberanos, y esas diferencias no han podido terminarse por la vía de las discusiones pacíficas, ni aun por la amenaza de emplear la fuerza; sea porque las pretensiones de la una aparezcan ecsageradas, ó porque la otra crea que se menoscaban su honor, dignidad é independencia si á ellas accede, ó por cualquiera otra causa, en fin, de las que suelen presentarse con razon ó sin ella en semejantes casos; entónces, ántes de una ruptura definitiva, tales Estados acostumbran emplear ciertos medios hostiles, que si bien aun no constituyen el perfecto estado de guerra, son por desgracia frecuentemente precursores de una guerra inevitable. Si v. g. una de las partes ha resentido y reclama perjuicios causados en los intereses de sus súbditos ó ciudadanos, cuya reparacion puede apreciarse pecuniariamente, y esa reparacion se le rehusa, la parte agraviada suele proporcionársela por sí misma, haciendo uso del derecho de *represalias*, que es el que una nacion tiene de ocupar los bienes de aquellos

ra mayor claridad y seguridad en estos casos, cuya ocurrencia no es rara, bien así como en el de desertores del servicio militar que se refugian en tierra ó á bordo, las naciones han tenido cuidado de arreglar punto por punto esta importante materia en los tratados que entre sí han ajustado. Cuando estos existen, su texto es la ley, y no cabe otra regla que observar, ni otra consideracion que tomar en cuenta. Si no existen, es necesario atenernos á las reglas comunes del derecho de gentes; y, como lo hemos repetido, debemos cuidar de que se observen ante todas cosas los principios de una absoluta reciprocidad.

LECCION SEPTIMA.

DE LAS REPRESALIAS Y DEL DERECHO DE HACER PRESAS.

- I.—Fundamento de las represalias.
- II.—Diferencia entre las represalias y la retorsion.
- III.—Embargos.
- IV.—Refútase una opinion de Pinheiro-Ferreira sobre embargos.
- V.—Represalias privadas.
- VI.—Diferencia entre las antiguas represalias y el moderno embargo.
- VII.—Estado de guerra entre las potencias marítimas.
- VIII.—Diferencias entre la guerra continental y la guerra marítima.
- IX.—Ampliacion de esta doctrina.
- X.—Derecho de presa marítima que de ella resulta.
- XI.—Resúmen de estas consideraciones.

I. Cuando sobrevienen algunas graves diferencias entre dos Estados soberanos, y esas diferencias no han podido terminarse por la vía de las discusiones pacíficas, ni aun por la amenaza de emplear la fuerza; sea porque las pretensiones de la una aparezcan ecsageradas, ó porque la otra crea que se menoscaban su honor, dignidad é independencia si á ellas accede, ó por cualquiera otra causa, en fin, de las que suelen presentarse con razon ó sin ella en semejantes casos; entónces, ántes de una ruptura definitiva, tales Estados acostumbran emplear ciertos medios hostiles, que si bien aun no constituyen el perfecto estado de guerra, son por desgracia frecuentemente precursores de una guerra inevitable. Si v. g. una de las partes ha resentido y reclama perjuicios causados en los intereses de sus súbditos ó ciudadanos, cuya reparacion puede apreciarse pecuniariamente, y esa reparacion se le rehusa, la parte agraviada suele proporcionársela por sí misma, haciendo uso del derecho de *represalias*, que es el que una nacion tiene de ocupar los bienes de aquellos

que ocuparon los suyos: *jus eorum bona occupandi, qui nostra usurparunt*.—“El derecho de gentes, dice Vattel, no permite las represalias, sino por una causa evidentemente justa, ó por una deuda clara y corriente, porque quien forma una pretension dudosa, solo puede escogir desde luego el escámen equitativo de su derecho. Además, es necesario, ántes de llegar á ese punto, que se haya pedido justicia inútilmente, ó á lo ménos que haya motivo para creer que se pedirá en vano. Entónces únicamente es cuando se puede hacer una justicia por sí mismo.” (1)

II. Debemos distinguir las represalias de la simple *retorsion*. Esta consiste en la promulgacion que hace un gobierno de leyes ú ordenanzas, que tienden á causar á otro gobierno un daño ó perjuicio equivalente al que este último ha irrogado. (2)—“Cuando un soberano no está satisfecho, dice el mismo Vattel, del modo con que son tratados sus súbditos por las leyes y los usos de otra nacion, puede declarar que usará para con los de esta nacion del mismo derecho que ella usa con los suyos, que es lo que se llama *retorsion en derecho*.” (3)—Sea por ejemplo, cuando un Estado contrariando las estipulaciones de los tratados que le ligan con otras potencias, ó los usos hasta allí seguidos, impone un recargo de derechos á la entrada de sus puertos, á los productos naturales é industriales de un pais, ó establece prohibiciones nuevas. Entónces el Estado que resiente en sus súbditos ó ciudadanos las consecuencias de semejante conducta, tiene derecho incontestable para dictar disposiciones idénticas. Este derecho de represalias mercantiles, si así podemos llamarle, cuando se emplea con medida y discrecion, produce de ordinario mejores resultados, que el uso de las amenazas y violencias. Véase por este ejemplo, que la *retorsion* es ménos grave y trascendental que lo son las *represalias* propiamente dichas.

(1) Vattel, Droit des Gens, Liv. II, cap. XVIII, § 343.

(2) Martens, Precis du Droit des Gens, §§ 254, 255 y 266.—Pinheiro-Ferreira, Nota 53.

(3) Vattel, Droit des Gens, Liv. II, cap. XVIII, § 341.

III. Las represalias, en lo que concierne al derecho marítimo, consisten principalmente en el embargo que un Estado hace en sus puertos de los buques mercantes de la nacion, que deniega la justicia pedida ó rehusa la indemnizacion demandada. Muchas circunstancias pueden autorizar en derecho la ejecucion del embargo. Las naciones no reconocen superior ni juez comun, ni ningun otro poder coercitivo que las obligue á dar y hacer lo que ellas no quieren. En semejante caso, parece claro que, como sienten la mayor parte de los publicistas, Vattel entre ellos segun lo hemos visto, la nacion agraviada tiene el derecho de hacerse justicia por su mano, si lo que reclama es justo, claro y líquido. En el ejemplo citado consigue su objeto por medio de embargo. Debemos advertir, que no todos los publicistas están de acuerdo en considerar como justa semejante conducta; y Pinheiro-Ferreira (4) sostiene con algunas razones plausibles, que es inicuo apoderarse y confiscar de esa manera las propiedades particulares, pues que los ciudadanos no son ni pueden reputarse cómplices de su gobierno en las diferencias que tenga con otro gobierno. De esta suerte, en opinion de aquel distinguido publicista, las represalias solo podrian tener lugar en lo que perteneciese á los gobiernos.

IV. Pero hay una respuesta categórica que dar á esta doctrina en otra de Vattel, quien establece lo siguiente con la maestría y alto buen sentido que le caracterizan.—“Hemos observado, dice, que los bienes de los ciudadanos forman parte de la totalidad de los bienes de una nacion; que de Estado á Estado, todo lo que pertenece en propiedad á los miembros, se considera perteneciente al cuerpo, y está obligado á las deudas del mismo cuerpo; de donde se sigue que en las represalias se secuestran los bienes de los súbditos lo mismo que los del Estado ó el soberano. Todo lo que pertenece á la nacion está sujeto á las represalias desde el momento en que se puede secuestrar, con tal que no sea un depósito confiado á la fé pública. No

(4) Pinheiro-Ferreira, Nota 53 al primer tomo de la obra de Martens.

hallándose este en nuestras manos, sino por una consecuencia de la confianza que el propietario ha puesto en nuestra buena fé, debe respetarse aún en guerra abierta. Así se observa en Francia, en Inglaterra y otras partes, con respecto al dinero que los extranjeros han impuesto en los fondos públicos. Al que usa de represalias contra una nación en los bienes de sus miembros indistintamente no se le puede acusar de que se apodera de los bienes de un inocente por la deuda de otro; pues entonces al soberano toca indemnizar al súbdito que ha sufrido las represalias, porque es una deuda del Estado ó de la nación, de la cual cada ciudadano solo debe sufrir la parte que le corresponda." (5)—De la misma opinion de Vattel son Azuni, Rayneval, Martens y otros. (6)

V. Además del embargo puesto á los buques mercantes anclados en los puertos y radas de la nación que lo ha decretado por vía de represalias, la captura de esos mismos buques en alta mar en los casos de denegada justicia, era antiguamente de derecho convencional y consuetudinario muy usado entre las naciones europeas, aun en tiempo de paz. En varios tratados públicos concluidos entre diversas potencias, estaba convenido que cuando los súbditos de un Estado tuviesen algun motivo de queja contra los súbditos de otro, se debian dirigir al soberano de estos, y que solo en el caso de negárseles justicia, podrian emplear las represalias, en virtud de la respectiva patente otorgada por el soberano. Pueden leerse en el "Ensayo sobre los armadores" de Mr. de Martens, los pormenores históricos sobre origen de estas *patentes de represalias*. Veráse allí que desde muy antiguo, cualquier particular que se consideraba agraviado, podia, sin permiso del príncipe ni del magistrado, ejercer bajo su propia responsabilidad esta clase de represalias; y que á

(5) Vattel, Droit des Gens, Liv. II, cap. 18, §§ 344 y 345.

(6) Azuni, Derecho marítimo, tom. II, cap. V, art. II, § VII.—Bayneval, Institut. du Droit nat. et des Gens, Liv. II, cap. XII, desde el § I hasta el VIII.—Martens, Précis du Droit des Gens, § 258.

medida que la civilizacion se ha ido desarrollando y que la experiencia ha enseñado cuales y de qué magnitud eran los abusos que se cometian en el ejercicio arbitrario de semejantes medios de represion, los soberanos fueron dando á sus magistrados, gobernadores y parlamentos el derecho de conceder ó no las patentes, hasta que por último se las reservaron completamente.

VI. En el dia ha caido completamente en desuso entre las naciones cultas, el conceder patentes de represalias, en tiempo de paz, á individuos particulares que se resientan de algun perjuicio irrogado por un gobierno extranjero ó por los súbditos de este gobierno. (7) Ningun tratado de la época moderna permite este uso, y el gobierno que lo autorizase no solo cometeria un acto de manifiesta hostilidad, sino que violaria el derecho de gentes y no mereceria llamarse gobierno civilizado. Por el contrario, el embargo hecho de algunos buques mercantes anclados en los puertos, es una medida que podrá ser mas ó menos justa, pero que está sancionada por el actual derecho internacional, que no importa la ruptura de las relaciones pacíficas, y de la cual ecsisten numerosos ejemplares en los tiempos modernos. Y por cierto que es notoriamente un progreso de importancia, haber pasado del sistema antiguo de las represalias al moderno uso de los embargos. Cuando estos van á verificarse se presentan con solemnidad los ministros de la justicia pública, y observando todas las formas, notifican el embargo del buque en nombre de la nación, recibiendo todo bajo el mas escrupuloso inventario. Si se arreglan las diferencias que ecsisten entre ambos gobiernos, las cosas vuelven á su antiguo estado. Si la guerra se declara, es obligacion inconcusa y reconocida del gobierno respectivo indemnizar á sus súbditos ó ciudadanos por los perjuicios que les resulten con la pérdida de sus buques. Tal es lo que la justicia, la razon y las legislaciones modernas establecen en el particular.

VII. Declarado el estado de guerra entre dos naciones, por

(7) Wheaton, Elements of International Law, Part. IV, cap. I, § II.

consecuencia de las represalias ó por cualquier otro motivo, desde ese momento deben ponerse en observancia todas las leyes relativas á la guerra, sea esta continental ó marítima, con una sola diferencia capital respecto de esta última; diferencia importantísima, que entraña consecuencias muy graves y de una trascendencia que apenas puede calcularse. Mientras que en tierra las propiedades privadas ó muebles raíces, se respetan religiosamente, en la mar se sigue una conducta diversa, se prescinde de ese sagrado principio y se apresan en regla, y con el consentimiento tácito de todos, los inofensivos buques del comercio. Sin embargo de pertenecer esos buques á individuos particulares, sabido es que esos buques se capturan, se declaran despues buena presa, se reparten á manera de botín y se hacen prisioneros de guerra á los inocentes que se encuentran á bordo. Costumbre terrible y destructora, contra la cual han alzado su voz algunos filántropos eminentes y varios publicistas distinguidos.—“Supuesto que las naciones, esclaman, respetan las propiedades particulares ya en su propio territorio ó ya en el del enemigo, con mucha mas razon debieran respetarse en alta mar, que es por su naturaleza un elemento libre para todo el mundo.” (8)—Napoleon en sus Memorias ha espresado tan buenos deseos en el mismo sentido, cuando dice lo siguiente:—“De desear es que llegue el dia, en que las mismas ideas liberales se extiendan tambien á la guerra marítima, y que las escuadras de dos potencias beligerantes puedan batirse sin dar lugar á la confiscacion de buques del comercio, ni hacer prisioneros de guerra á simples marineros, ó á pasajeros paisanos. Entónces, como sucede en tierra, se haría el comercio marítimo entre las naciones beligerantes, en medio de las batallas que se dan los ejércitos.” (9)—A semejantes opiniones y observaciones, otros publicistas graves y sesudos oponen razones mas ó ménos plausibles, que merecen fijar la consideracion de los que quieran

(8) Rayneval, Institut. du Droit naturel et des Gens, Liv. III, cap. XVI.

(9) Memorias de Napoleon, tom. III, cap. VI, § I.

examinar esta materia con fria imparcialidad y llegar á formarse una conviccion propia. Claro es que nuestro corazon nos debe inclinar á adoptar la liberal doctrina de Rayneval; pero esto no debe impedirnos tomar en cuenta las razones de la escuela opuesta. Oigámosla.

VIII. La asimilacion completa, dicen, que se pretende establecer entre las relaciones de los pueblos por mar y sus relaciones por tierra, lleva frecuentemente á consecuencias erróneas. El mar y la tierra son elementos tan disímbolos, que aunque todo cuanto pasa en el uno y en el otro se funde en los mismos principios generales, necesariamente deben estos presentar en su aplicacion diferencias notables que, si son numerosas en tiempo de paz, mas lo son todavía en tiempo de guerra. Supuesto que el objeto de esta no es sino forzar al enemigo á que restablezca aquella, ese objeto no puede conseguirse sino por la victoria. Ahora bien: ¿cómo podremos obtener la victoria, sino paralizando ó destruyendo las fuerzas de nuestro enemigo? Para esto es necesario emplear ciertos medios que le causen perjuicio, que le dañen efectivamente y que le pongan en el caso de aceptar la paz. En tierra se causa daño al enemigo ocupando su territorio, apoderándose de sus pueblos, ciudades y fortalezas, de que toma posesion completamente el vencedor, echando mano de rehenes, desarmando á los habitantes, posesionándose de los dominios del Estado, aprovechándose de las rentas públicas, é imponiendo derramas y contribuciones para subvenir á los gastos de la guerra. Todo eso es permitido segun los principios del derecho de gentes que la regulan, y los habitantes del pais ocupado deben recibir en correspondencia cuantas garantías caben en semejante estado de cosas. Por lo mismo, claro es que no deben ocuparse las propiedades privadas.

IX. Pero en el mar, continúan, nada de esto tiene lugar. En una guerra puramente marítima, no hay ocupacion posible de territorio, y sin embargo es necesario hacer ó causar al enemigo todo el daño que se pueda, porque segun un principio re-

conocido, la guerra vive de la guerra. Pretender que solo se apresen en la mar los buques de guerra, es restringir de una manera perniciosa las operaciones militares, pues nada seria tan fácil y cómodo al Estado enemigo como mantener encerradas sus escuadras en los puertos, si no le conviene que salgan al encuentro del adversario que las persigue, y entre tanto podría cubrir los mares con sus buques mercantes que le darian vida, vigor y libertad, seguros de la impunidad, aunque no se limitasen á simples operaciones comerciales, sino que sirviesen de medio para mantener relaciones de otra naturaleza con los demas Estados extranjeros. ¿Quién no ve y comprende entonces, lo dañoso y perjudicial que esto seria á la otra parte beligerante, haciéndose ademas interminable la guerra?

X. Fuera de que, prosiguen, no puede equipararse el comercio marítimo al comercio pacífico y sedentario que se hace en tierra, y no puede afirmarse que un buque mercante se parezca en todo á un almacen de comercio. Los agentes activos del comercio marítimo no deben ser considerados como particulares inofensivos, estraños absolutamente á las operaciones de la guerra. Los buques mercantes no pueden navegar sin tripulación: esta tripulación se compone de marineros matriculados, instrumentos de guerra ya aptos y formados, siempre listos y dispuestos para el momento en que pueda ó quiera emplearlos militarmente el gobierno. Los buques mercantes de la compañía inglesa de la India están armados, y en el caso de una guerra contra Inglaterra ¿se tendria por injusto apoderarse de semejantes buques? Verdad es que esta consideracion de un comercio á mano armada, no es esacta y rigurosamente aplicable á todas las embarcaciones mercantes; pero no hay duda que los oficiales y marineros forman parte de la fuerza militar que á cualquiera hora puede requerirse para el servicio; y por lo mismo, al apresarse en la mar á los buques mercantes, haciendo á sus tripulaciones prisioneros de guerra, no se viola el principio que impone el deber de respetar las propiedades particulares y las personas de los súbditos ó ciudadanos inofensivos del enemigo.

XI. Reasumiendo estas consideraciones, puede decirse con Wheaton,—“que está justificada la desigualdad que ecsiste entre las leyes de la guerra terrestre y las leyes de la guerra marítima, por la costumbre de considerar como botin la propiedad privada cuando se aprehende en las poblaciones tomadas por asalto: por el hecho reconocido de imponer derramas y contribuciones sobre el territorio enemigo en lugar de una confiscacion general de las propiedades de sus habitantes: porque en la guerra terrestre que tiene por objeto la conquista, pudiendo llegar á ser la adquisicion de un territorio el equivalente de la pérdida de otro territorio, los miramientos que debe guardar el vencedor en favor de los que han de ser ó han sido sus súbditos, restringe naturalmente el ejercicio de sus rigurosos derechos, y sobre todo, porque el fin de la guerra marítima es la destruccion del comercio y la navegacion del enemigo, fuente y nervio de su poder naval, y ese fin no puede lograrse sino por la captura y confiscacion de la propiedad privada.” (10)—Así, pues, este uso podrá ó no ser modificado en el porvenir; pero hoy es un derecho recíproco y generalmente recibido entre todas las naciones, el de la presa y confiscacion de los buques mercantes haciendo prisioneros de guerra á las tripulaciones, sin mas escepcion que la de haberse convenido en algunos tratados particulares conceder ciertas ecsenciones en favor de los buques que se ocupan en la pesca.

(10) Wheaton, Elements of International Law, part. III, cap. VIII, § IV.

LECCION OCTAVA.

DEL CORSO MARÍTIMO.

- I.—Observaciones sobre esta materia.
- II.—Dificultades que presenta la supresion del corso.
- III.—Definicion del corso y su eficacia en las guerras marítimas.
- IV.—La guerra de corso es pública y no privada.
- V.—Diferencia radical entre el corso y la piratería.
- VI.—Abusos á que el corso está espuesto.
- VII.—Por tales abusos se ha pretendido su supresion ó restriccion.
- VIII.—Reglas generales á que debe someterse el corso.
- IX.—Seméjanza entre la guerra del corso y la guerra de voluntarios.
- X.—Requisitos esenciales en la tripulacion de un corsario.
- XI.—Disposiciones españolas y mexicanas sobre esta importante materia.

I. Si la captura en el mar de buques mercantes ejecutada por buques de guerra ha sufrido tan serios, aunque no muy merecidos reproches de barbarie, haciendo que contra ella alzasen su indignada voz muchos publicistas y filósofos, prevaleciendo sin embargo el tal hecho como un derecho recibido; ya es fácil figurarse con cuanta mas razon mereceria esos reproches el corso marítimo, en el cual no ya los buques de guerra sino los mercantes, especialmente autorizados al efecto, recorren los mares en todas direcciones para lanzarse sobre los buques mercantes mas débiles que ellos, apresarlos y conducirlos á lugar seguro para aprovecharse de los beneficios de la presa. Pero dígase lo que se quiera acerca de la justicia ó injusticia, de la moralidad ó inmoralidad de semejante costumbre, el hecho es que existe y se encuentra generalmente recibida entre todas las naciones cultas del globo.

II. La famosa Asamblea constituyente de Francia habia acogido favorablemente, y aun con entusiasmo, un proyecto de

decreto presentado por el diputado Kersaint, con el fin de consagrar el principio contrario, invitando al rey á que negociase su adopcion con las potencias extranjeras; pero ni el proyecto de decreto, ni las negociaciones tuvieron resultado ninguno, y solo la ciudad anseática de Hamburgo consintió en la propuesta. Ni parece probable que haya nunca un acuerdo general entre todas las naciones para abolir el corso, porque hablando en realidad, desde el momento en que tal sucediese, la guerra marítima seria una guerra muy imperfecta, y si no es el caso de una verdadera revolucion social en el sentido de hacer imposible toda clase de guerra en el mundo, cosa que todavía se reputa como uno de los bellos sueños de los modernos reformadores, no hay ciertamente esperanza de que desaparezcan los corsarios en las guerras marítimas.

III. Cualquier Estado beligerante puede ejercer el rigoroso derecho de captura, sea en su propio territorio marítimo, ó en el de su enemigo, ó en alta mar; ya sea empleando sus fuerzas navales regulares, es decir sus buques de guerra, ó bien los buques particulares, propiedad privada de sus súbditos ó ciudadanos, armados por estos en guerra, pero en nombre y bajo la autoridad de su gobierno, quien únicamente puede conceder tales permisos por medio de las cartas ó *patentes* de corso. Estos buques particulares así armados y autorizados, cuyo principal objeto es el de causar daños al enemigo, destruyendo su comercio marítimo, se denominan *corsarios* (1), dándose el nombre de *corso marítimo* á la guerra temible y encarnizada que suelen hacer. Los que tienen por útil y aun benéfica esta institucion, que no son pocos, sostienen que el corso es el *único* medio eficaz de atacar en el corazon mismo á un enemigo superior en fuerzas navales, obligándole de esa manera á la paz y quitar de la vista del mundo el escándalo de una guerra, preñada siempre de males funestos. Si eso fuese verdad, y no carece de sus apa-

(1) En ingles *Privateers*, bajo cuyo nombre muy conocido en nuestras costas, han disfrutado en América de terrible nombradía.

riencias por lo ménos, bastaria semejante consideracion para justificar el corso marítimo.

IV. Supuesto que el corso no puede efectuarse sin especial autorizacion y delegacion del gobierno de un Estado beligerante, no parece esacto lo que afirman algunos autores, á saber: que la guerra que resulta del corso, dejando de ser una relacion de Estado á Estado, se transforma en relacion de particulares á particulares; ó en otros términos, que en lugar de ser pública esta guerra, se convierte en guerra privada. Los corsarios son útiles auxiliares de las fuerzas regulares de una nacion, sea que marchen reunidos á estas, como suele suceder, ó que obren separadamente contra el enemigo; y tanto mereceria esta guerra la calificacion de *privada*, como la que se hace en tierra por los cuerpos voluntarios denominados *guerrilleros*, que ciertamente no proceden sino con la competente autorizacion de su gobierno. (2)

V. Es necesario tener presentes todas estas particularidades y circunstancias, para marcar bien la verdadera diferencia que ecsiste entre los corsarios y los piratas. Esta diferencia radical, si bien es sobrado evidente por sí misma, la malicia ha dado márgen á que se la confunda alguna vez, de lo que hay varios ejemplares aun en la historia de las guerras modernas. Los corsarios no pueden reputarse piratas de hecho ni de derecho, sino en ciertos y determinados casos previstos por los tratados de navegacion y comercio, que no consienten que los buques pertenecientes á naciones neutrales reciban patentes de corso; ó tambien cuando violan las leyes de la guerra generalmente reconocidas, supuesto que los corsarios si quieren disfrutar de su beneficio y proteccion, es necesario que observen esas leyes con toda la escrupulosidad de que ellos se consideren capaces.

VI. Preciso es convenir en que el corso marítimo es muy susceptible de abusos, pues muchas veces los verdaderos piratas se aprovechan de la oportunidad, y con falsas patentes cometen

(2) Kluber, Derecho moderno de gentes, § 264.

depredaciones y violencias contra el comercio marítimo de las naciones beligerantes. En los años de 1823 y 1824, el comercio de Yucatan esperimentó la mas cruda vejacion con las violencias piráticas que cometian ciertos buques tripulados de belgas, holandeses, daneses, negros marrones y criollos de las Antillas, á los cuales por no hallar otro nombre mas apropiado el vulgo llamaba *mulsulmanes*, quienes so protesto de estar provistos de patentes libradas por el gobierno de Colombia para molestar y perseguir el comercio de España y hacer la guerra á esta potencia, recorrian sobre las aguas de la península de Yucatan causando males de trascendencia, sin embargo de hallarse México en paz con Colombia, como que sostenian ambas nada ménos que una misma causa.

VII. Precisamente con motivo de estos abusos, que no han dejado de ser frecuentes, sobre todo en mares mansas, de costas estensas, solitarias y accesibles, algunos hombres distinguidos han trabajado con empeño en la abolicion total del corso. El ilustre Benjamin Franklin se habia pronunciado con vehemencia contra este género de guerra. (3) El fué quien, despues de sesudas discusiones, consiguió que se insertase la cláusula siguiente en el artículo 23 del tratado que se encargó de negociar entre los Estados Unidos y el reino de Prusia:—"Si ocurriese algun caso de guerra entre las partes contratantes, todos los buques mercantes empleados en el cambio mútuo de las producciones de diferentes paises, y destinados por consiguiente á facilitar y difundir los artículos propios para satisfacer las necesidades, comodidades y regalo de la vida, pasarán libremente y sin ser molestados, comprometiéndose las dos altas potencias contratantes á no conceder ninguna comision á buques armados en corso, que les autorice á capturar ó destruir esta clase de buques mercantes interrumpiendo el comercio que con ellos se hace." (4)—No vino la ocasion en que pudiese ser observado lo

(3) Wheaton, History of the progress of Internat. Law, pág. 233.

(4) Citado por Martens, Precis du Droit des Gens, § 281, nota a.

convenido entre ambas potencias; y cuando estas celebraron un tratado nuevo en el año de 1799, la cláusula ya citada quedó escluida de su testo.

VIII. El corso está sujeto á ciertas reglas generales, bien así como á disposiciones muy minuciosas, que son casi unas mismas entre todas las naciones civilizadas. La primera y mas esencial de las condiciones requeridas, lo dijimos ya, es que el capitán corsario lleve consigo la correspondiente carta de autorizacion; es decir, la *patente de corso* requisitada en debida forma y entregada por el gobierno del Estado, cuyo pabellon lleva el buque corsario. Para obtener esta patente, todo armador de buque destinado al corso, ó al corso y á la mercancía simultáneamente como á veces sucede, está obligado á prestar una fianza pecuniaria, cuya cuota varia en cada país, pero que siempre es proporcionada al armamento, y bastante para responder de las infracciones que ocasionalmente pudiera cometer en la mar contra el reglamento de corso, y para indemnizar á los nacionales ó extranjeros que resientan algun perjuicio por la inobservancia ó violacion de dicho reglamento. Además, las patentes de corso no valen por el tiempo indeterminado que una guerra marítima pudiera durar, sino que se dan por tiempo mas ó menos limitado, segun la naturaleza y condiciones de los cruceros. Por lo comun la patente autoriza al que la obtiene á ejercer en el ataque á los enemigos, los mismos derechos que otorgan las leyes de la guerra á las fuerzas navales regulares de un Estado beligerante.

IX. Apesar de eso, repútase por ilícito que los corsarios usen de tales derechos en los rios pertenecientes al enemigo, ó en el recinto de su territorio marítimo, siempre que esté balizado ó indicado con señales para favorecer la navegacion comun. (5) En este punto hay cierta semejanza entre las reglas relativas á los corsarios y las que conciernen, en las guerras continentales, á los cuerpos francos ó guerrilleros, que no pue-

(5) *Bis.* Valin, Tratado de presas, cap. IV, secc. III del tom. I.

den *regularmente* concurrir á las operaciones de la guerra, sino dentro de los límites de su propio territorio. Y aun, en opinion de algunos publicistas respetables (6), los corsarios que atacan al enemigo dentro de su territorio marítimo competentemente balizado; ó dentro de los rios, no deben ser tratados como á enemigos leales, sino que se les ha de castigar como á los piratas. Sin embargo, esta doctrina no está suficientemente recibida ni autorizada para que pudiera establecerse como regla de derecho marítimo internacional.

X. Tambien todo buque corsario debe además tener las condiciones y requisitos necesarios para probar su nacionalidad, segun los hemos explicado al tratar de los buques mercantes. El mas importante de esos requisitos, en el caso, es que la tripulacion se componga en su mayor parte, segun la ley de cada país, de súbditos ó ciudadanos del Estado, cuya bandera tremola el buque, y de cuyo gobierno ha obtenido la patente. Por último, hay una ley universalmente obligatoria, acaso la que presenta mas garantías contra los abusos que los corsarios pudieran cometer en la mar, y es la que establece que toda presa de propiedad particular verificada en los mares, aunque se haga por un buque de guerra, no se tenga y repunte por buena hasta despues de haberla declarado tal los tribunales especiales, establecidos con aquel objeto. Mientras no se ha pronunciado la sentencia, no se puede disponer de la presa, bajo ningun pretexto, no teniendo el apresador mas facultades, que las de ponerla en debida seguridad: *infra presidia*, como establece el derecho civil. Por supuesto, que esta regla tiene la natural escepcion que resulta del caso en que el buque apresado ó sus mercancías no se hallen en tal condicion, que pueda sufrir las dilaciones consiguientes en espera de la sentencia. Entónces, con las precauciones y formalidades de seguridad debidas, se puede disponer de una presa, que por regla general debe hallarse lo menos

(6) Martens, Ensayo sobre los armadores, cap. II, § 18.—Schmaltz, Derecho de gentes europeo, pág. 244.

veinte y cuatro horas en manos del apresador, para que este se considere con derecho á ella.

XI. Tales son en compendio las reglas principales á que el corso marítimo está sujeto entre todas las naciones civilizadas. En la ordenanza de corso de 20 de junio de 1801 (que es la ley 4.ª, tít. 8.º, lib. 6.º, de la Nov. Recop.) y en los artículos desde el 6.º hasta el 10.º de la Ordenanza de matrículas de mar (ley 6.ª de los mismos tít. lib. y código) se previenen, fijan y establecen con la mayor claridad, las diligencias que deban practicar los que quieran armar en corso simplemente, ó en corso y mercancía á un tiempo, y se designan los auxilios que deben darles los comandantes de marina: se conceden los privilegios y fuero de marina á los empleados en el corso, y ciertas primas por las presas y prisioneros que hicieren; se declara la competencia de las causas de presas y el modo de proceder en ellas, se establecen las reglas que deben observar los corsarios, y las penas en que incurren por sus excesos, con lo demas relativo. Todo el tít. 8.º del lib. 6.º de la Nov. Recop. y nuestra moderna ley sobre causas de almirantazgo de 25 de Enero del corriente año de 1854, merecen consultarse para resolver muchas de estas importantes cuestiones de derecho marítimo. En Francia rige en la materia el reglamento de corso de 22 de mayo de 1803, basado sobre los mismos principios que dejamos asentados.

## LECCION NOVENA.

### DE LA BANDERA Y LA MERCANCÍA, Ó SEA DE LAS RELACIONES QUE HAY ENTRE UN BUQUE Y SU CARGAMENTO.

- I.—Razon del método.
- II.—Neutralidad.
- III.—Carácter y naturaleza de ella.
- IV.—Derechos y obligaciones de los neutrales respecto de los beligerantes.
- V.—Falta de unidad en materia tan grave.
- VI.—Conflicto entre el principio de la libertad del comercio, y el derecho de presa.
- VII.—Cuestiones sobre la proteccion de la bandera.
- VIII.—No es justa la presa de mercancía amiga bajo bandera enemiga.
- IX. } Ecsaminase la cuestion opuesta.
- X. }
- XI.—Opinion de Lampredi sobre la materia.
- XII.—Esplicase esta doctrina.

I. La presente materia es una de las mas graves y delicadas del derecho marítimo, y ha dado origen á muy serias cuestiones internacionales, aun no enteramente resueltas en nuestros tiempos. Para tratarla metódicamente, es preciso fijar con anticipacion los principios que deben dirigir á los Estados neutrales respecto de los beligerantes, ecsaminando en seguida cual sea la relacion que ecsiste entre un buque mercante y las mercancías que lleva á su bordo. Esto nos facilitará mejor el perfecto conocimiento de puntos tan seriamente controvertidos.

II. Dos Estados soberanos que se encuentran en paz pueden ser ó simplemente amigos, ó tambien aliados. Se les considera en el primer caso cuando sus relaciones se limitan al recíproco respeto de sus respectivos derechos; pero estarán en el segundo, si ecsiste entre ambos algun tratado que les obligue recíproca-

veinte y cuatro horas en manos del apresador, para que este se considere con derecho á ella.

XI. Tales son en compendio las reglas principales á que el corso marítimo está sujeto entre todas las naciones civilizadas. En la ordenanza de corso de 20 de junio de 1801 (que es la ley 4.ª, tít. 8.º, lib. 6.º, de la Nov. Recop.) y en los artículos desde el 6.º hasta el 10.º de la Ordenanza de matrículas de mar (ley 6.ª de los mismos tít. lib. y código) se previenen, fijan y establecen con la mayor claridad, las diligencias que deban practicar los que quieran armar en corso simplemente, ó en corso y mercancía á un tiempo, y se designan los auxilios que deben darles los comandantes de marina: se conceden los privilegios y fuero de marina á los empleados en el corso, y ciertas primas por las presas y prisioneros que hicieren; se declara la competencia de las causas de presas y el modo de proceder en ellas, se establecen las reglas que deben observar los corsarios, y las penas en que incurren por sus excesos, con lo demas relativo. Todo el tít. 8.º del lib. 6.º de la Nov. Recop. y nuestra moderna ley sobre causas de almirantazgo de 25 de Enero del corriente año de 1854, merecen consultarse para resolver muchas de estas importantes cuestiones de derecho marítimo. En Francia rige en la materia el reglamento de corso de 22 de mayo de 1803, basado sobre los mismos principios que dejamos asentados.

## LECCION NOVENA.

### DE LA BANDERA Y LA MERCANCÍA, Ó SEA DE LAS RELACIONES QUE HAY ENTRE UN BUQUE Y SU CARGAMENTO.

- I.—Razon del método.
- II.—Neutralidad.
- III.—Carácter y naturaleza de ella.
- IV.—Derechos y obligaciones de los neutrales respecto de los beligerantes.
- V.—Falta de unidad en materia tan grave.
- VI.—Conflicto entre el principio de la libertad del comercio, y el derecho de presa.
- VII.—Cuestiones sobre la proteccion de la bandera.
- VIII.—No es justa la presa de mercancía amiga bajo bandera enemiga.
- IX. } Ecsaminase la cuestion opuesta.
- X. }
- XI.—Opinion de Lampredi sobre la materia.
- XII.—Esplicase esta doctrina.

I. La presente materia es una de las mas graves y delicadas del derecho marítimo, y ha dado origen á muy serias cuestiones internacionales, aun no enteramente resueltas en nuestros tiempos. Para tratarla metódicamente, es preciso fijar con anticipacion los principios que deben dirigir á los Estados neutrales respecto de los beligerantes, ecsaminando en seguida cual sea la relacion que ecsiste entre un buque mercante y las mercancías que lleva á su bordo. Esto nos facilitará mejor el perfecto conocimiento de puntos tan seriamente controvertidos.

II. Dos Estados soberanos que se encuentran en paz pueden ser ó simplemente amigos, ó tambien aliados. Se les considera en el primer caso cuando sus relaciones se limitan al recíproco respeto de sus respectivos derechos; pero estarán en el segundo, si ecsiste entre ambos algun tratado que les obligue recíproca-

mente á concurrir juntos á sostener sus derechos, ó prestarse mútuo auxilio en ciertos casos, quedando así ligados á tomar parte activa el uno en favor del otro, cuando ocurre colision con un tercero. Los auxilios que el uno debe dar al otro, en estos casos determinados, pueden ser fijos ó ilimitados, activos ó pasivos: pueden prestarse por una sola vez, ó se exigen cuantas ocasiones se tenga por conveniente, todo con sujecion al tratado público ó secreto que ligue á las partes aliadas. Pero sea de esto lo que fuese, desde el instante en que esos auxilios se hacen eficaces, los Estados ya no son amigos simplemente, sino que debe reputárseles aliados entre sí, sosteniendo una misma causa. Por tanto, cuando dos potencias se colocan en el estado de guerra, previas las fórmulas establecidas por el derecho de gentes, las demas que ántes de esa guerra eran simplemente amigas de la una y de la otra, tienen el derecho incontestable de que se les repunte tales durante el curso de las hostilidades.

III. Mas para que se les considere con ese carácter, deben abstenerse con todo rigor de mezclarse directa ni indirectamente en la guerra, conservando con cada una de las beligerantes las relaciones ordinarias del estado de paz, no haciendo en favor de la una, nada que pueda redundar en perjuicio de la otra. Y de tal suerte y con tal rigor se considera esta regla, que la guerra entre dos naciones coloca á las demas, que quieren permanecer en paz, en un estado nuevo respecto de las beligerantes. Ese estado es el de la *neutralidad*, que no es por cierto la continuacion del estado anterior, sino la creacion de otro que impone á las neutrales ciertas y determinadas obligaciones, que ántes no ecsistian. La base fundamental de la conducta de las neutrales, es una esacta y rígida imparcialidad respecto de las beligerantes, sin que sea lícito mostrar mas simpatía en favor del uno que del otro. Segun Vattel, esta imparcialidad se refiere únicamente á la guerra y las cuestiones que envuelve, y debe ser pasiva—“porque sería un absurdo, dice este publicista, que un Estado socorriese á un mismo tiempo á dos enemigos, é

imposible le sería verificarlo con igualdad.” (1)—La fórmula de Pinheiro-Ferreira para fijar en lo que debe consistir la imparcialidad de los neutrales, es la siguiente:—“Las naciones neutrales deben abstenerse durante la guerra, de introducir en sus relaciones con una ú otra de las beligerantes, ninguna innovacion que favoreciendo á la una se convierta en perjuicio de la otra.” (2)

IV. Así, pues, los neutrales en fuerza de su calidad de amigos comunes de las partes beligerantes, tienen el derecho de continuar con ellas en sus relaciones pacíficas, y sobre todo en su comercio marítimo, salvas siempre ciertas restricciones que cada beligerante por su lado tiene derecho de establecer, á fin de impedir que los neutrales abusen de esa libertad que les da su posicion accidental, para favorecer á su enemigo en lo concerniente á la guerra. Este doble principio fundamental, ninguno lo ha contradicho ni negado en teoría; pero en su práctica aplicacion, el conflicto entre intereses opuestos brota desde luego, y ese conflicto es y ha sido causa de que se desconozcan ó falsifiquen las consecuencias de semejante principio. Los beligerantes, so pretexto de impedir en la mar todo lo que podria hacer mas fuerte á su enemigo, pretenden incesantemente poner trabas á la libertad del comercio marítimo de los neutrales. Estas ecsageradas pretensiones se han presentado y reproducido bajo de mil formas diversas, hasta el extremo de haber obligado á las potencias neutrales á armarse y hacer la guerra para poder estar en paz y proteger su comercio.

V. Muchos son los tratados públicos que se han celebrado con el fin de asegurar la libertad del comercio, y fijar la estension de los derechos accidentales que respecto de la navegacion puedan adquirir las potencias beligerantes. Si apesar de tantas convenciones públicas, el derecho internacional positivo no

(1) Vattel, Droit des Gens, Liv. III, cap. VII, § 104.

(2) Pinheiro-Ferreira, en la nota 81 al II tomo de la obra de Martens, ya citada.

ha logrado todavía tener aquel carácter preciso de unidad, que sería de desear donde rozan tantos graves intereses, á lo ménos ha sancionado ya algunas reglas bastantemente explícitas, que pueden servir de fundamento á lo que pasamos á esponer en seguida sobre las presas marítimas, tomando en cuenta las relaciones que resultan entre el buque y su cargamento, entre la bandera y la mercancía.

VI. Al comparar el principio fundamental que da por legítima la presa que de la propiedad enemiga se hace en el mar, con el otro principio que sanciona la libertad del comercio de los neutrales entre sí, y de los neutrales y los beligerantes, se hecha de ver desde luego que hay entre esos dos principios una colision casi inevitable. En efecto, si en virtud del segundo los neutrales tienen derecho de comerciar libremente, no hay duda que pueden hacer de puerto á puerto el transporte de las mercancías, el cual se puede verificar de estas tres diversas maneras:—1.<sup>a</sup> Los neutrales pueden cargar en sus buques sus propias mercancías.—2.<sup>a</sup> Pueden cargar estas mercancías en buques pertenecientes á los beligerantes.—3.<sup>a</sup> Pueden finalmente embarcar en sus propios buques mercancías de la propiedad de los beligerantes.—El primer caso es sencillo, y no necesita de otro ecsámen que el indispensable en la eventualidad de *contrabando de guerra*, sobre el cual ecsisten las reglas que en otra leccion dilucidaremos. Pero los dos últimos no carecen de graves dificultades.

VII. Ni puede ménos de ser así. Cuando uno de los beligerantes se apodera de un buque enemigo, cuyo cargamento pertenezca á súbditos de una potencia amiga; es decir, de una potencia neutral, ¿su derecho de presa podrá estenderse hasta el cargamento, que no es del enemigo? ¿Podrá declararse buena presa este cargamento? Y si ese mismo beligerante encuentra en la mar un buque amigo, es decir un buque neutral, cuyo cargamento sea de propiedad enemiga, ¿cómo obrará para conciliar los dos principios propuestos? En observancia del primero podría apoderarse del cargamento; pero en tal caso vio-

laría el segundo que establece la libertad del comercio con los neutrales. Estas importantes cuestiones en que, segun va indicado, desgraciadamente no hay un completo acuerdo, se reducen comunmente á la siguiente fórmula usual y recibida entre los publicistas:—“¿La bandera enemiga cubre la mercancía amiga?”—“¿La bandera amiga cubre la mercancía enemiga?”

VIII. Hablando en sentido natural y riguroso, parece claro que un buque beligerante no comunica su carácter *hostil* á la mercancía neutral que lleva á su bordo; y desde el momento en que se prueba que esa mercancía es realmente neutral, no puede decirse por ninguna especie de ficcion razonable, que esa mercancía pertenece al enemigo. Tal es categóricamente la opinion de Grocio. (3) Por lo mismo, si al hacerse la presa de un buque enemigo, tambien se captura su cargamento neutral, haciéndose la declaracion competente de *buena presa*, visto es que se trata de una manera *hostil* á una potencia amiga; y esto no es por cierto muy equitativo apesar de la opinion de Valin, quien pretende que los neutrales al cargar sus mercancías en buque beligerante se someten, de derecho, á la suerte que á este buque pudiera caber. (4) De la misma opinion de Grocio son Bynkershoek, Rayneval, Wheaton y otros modernos publicistas, quienes juzgan poco conforme á justicia y razon la presa de mercancía amiga bajo bandera enemiga. (5)

IX. Mas un beligerante ¿podrá en buena ley apoderarse de la mercancía enemiga embarcada en buque neutral? Fácil sería la respuesta á semejante cuestion, si se admitiera de liso en llano la doctrina de que cualquier buque es *parte integrante* del territorio de la nacion á que pertenece, porque en tal caso la mercancía enemiga vendria á encontrarse en territorio neutral,

(3) Grocio, De jure belli et pacis, Lib. III, cap. VI, § VI.

(4) Valin, Tratado de presas, cap. V, secc. V, § VIII.

(5) Bynkershoek, Quæst. juris publici, Lib. I, cap. XIII.—Rayneval, Institut. du Droit naturel et des Gens, Liv. III, cap. IV.—Wheaton, Elements of Internat. Law. Part. IV, cap. III, § XVIII.

y gozaria de las mismas esenciones que en el caso sin dificultad le fueran reconocidas; pues de que los beligerantes no tengan derecho ninguno de confiscar la propiedad enemiga en territorio neutral, debería inferirse en buena lógica, que tampoco podrian confiscarla en buque neutral. Pero *hoc opus, hic labor*: para ser consecuentes en la doctrina, sería indispensable, probada en debida forma la cuestion de hecho, conceder á este buque la inviolabilidad de que goza el territorio propiamente dicho. Ahora bien: esta ficcion de derecho no se admite en todo su rigor, sino respecto de los buques de guerra, segun hemos visto; porque respecto de los mercantes, aun cuando se encuentran en alta mar, el principio solo significa que ninguna potencia extranjera tiene facultad de aplicar sus leyes particulares á los individuos que están á bordo, y que estos individuos solo están sujetos á las leyes del Estado, cuya bandera porta legítimamente el buque.

X. Pero es preciso distinguir el caso en que se trata de aplicacion de leyes ó medidas que solo conciernen al gobierno interior de cada pais, de aquel en que se trata del ejercicio de un derecho verdaderamente internacional. Si el alta mar es lugar en que ningun Estado puede ejercer su jurisdiccion particular, síguese que cualquiera puede usar allí de sus derechos. (6) De esa suerte, la jurisdiccion de un Estado sobre un buque perteneciente á sus súbditos ó ciudadanos, no es esclusiva en cuanto á las ofensas contra la ley general de las naciones, como v. g. cuando se trata del caso de un verdadero crimen de piratería. Si, pues, se reconoce como un derecho internacional el de hacer presa en alta mar de la propiedad privada de los enemigos, este derecho, que no cambia de naturaleza, tambien podria ejercerse contra la mercanca enemiga, embarcada en buque amigo ó neutral.—“Si yo consulto la razon, dice Bynkershoek, no veo por qué no sería permitido capturar las cosas del enemigo que se encuentran en buque amigo, puesto que tomo lo que es de mi

(6) Wheaton, Elements of International Law, Part. IV, cap. III, § XVIII.

enemigo y lo que el derecho de la guerra otorga al vencedor. Se objetará, que no puedo apoderarme de las cosas del enemigo sino empleando la violencia contra un buque amigo, y que es esto tan ilícito como atacar á nuestros enemigos en un puerto amigo, ó entrar á hacer botin en territorio neutral; pero debe tenerse en cuenta, que es permitido detener á un buque neutral en alta mar, no solo para averiguar si es ó no fingida su bandera, sino con el fin de ecsaminar sus papeles y verificar en forma su calidad de buque amigo; si esta se prueba, lo dejo en libertad; y sino, me apodero de él. Pues si esto es permitido, como lo es sin duda alguna, y así se practica constantemente, será de la misma manera permitido ecsaminar los papeles relativos al cargamento, y reconocer por este ecsámen si ecsisten ocultas en la embarcacion algunas mercancías pertenecientes al enemigo. Y si las encuentro, ¿por qué no podria yo apoderarme de ellas por el derecho de la guerra?” (7)

XI. Pero por otra parte, en virtud de la libertad comercial de que los neutrales gozan en tiempo de guerra, podrian ellos hacer libremente el comercio marítimo, dando en flete sus embarcaciones si tal les conviene. No parece posible conciliar las dos doctrinas, que se fundan en principios tan opuestos, y sobre todo, cuando es necesario que el uno prevalezca sobre el otro.—“Los pueblos pacíficos, dice Lampredi, reclaman sus derechos á la libertad de un comercio inocente, y con tal que se abstengan del transporte de géneros de contrabando, quieren que bajo su bandera estén libres y salvos los géneros, cualquiera que sea su dueño, ya amigo, ya enemigo. No hay duda que á primera vista parecen fundados en razon los tales derechos; pero si se concede como justa su demanda, nace una dificultad mucho mayor, porque responden los beligerantes que tambien ellos tienen el derecho perfecto é inviolable de apresar la hacienda del enemigo, y de disminuir sus fuerzas por todos los medios posibles, y aunque el neutral tiene derecho de prestar sus

(7) Bynkershoek, Quæst. juris publici, Lib. I, cap. XIV.

oficios á cualquiera, no puede hacerlo con lesion y daño suyo, ni impidiendo el ejercicio de un derecho que les compete: que todo el daño que experimenta el neutral por el ejercicio de este se reduce á un pequeño impedimento de su navegacion, obligándole á entregar los géneros enemigos, pagando todo lo que hubiera pagado el dueño de ellos..... Si no se concede lo que pretenden los neutrales y se decide ser justa la presa de la hacienda enemiga, encontrada á bordo de embarcacion neutral, se incurre en una contradiccion aparentemente manifiesta, porque habiendo concedido á los neutrales, como es lícito y justo, el transporte de sus géneros y de otros pertenecientes á pueblos pacíficos, con tal que no sean de contrabando, no se podrá señalar la razon por qué no puedan transportar sin impedimento los mismos, despues que han pasado á dominio enemigo..... No es posible resolver la cuestion que nace del conflicto y colision de los derechos que se encuentran en el beligerante y en el neutral, recurriendo al derecho pacticio y voluntario de las naciones europeas.....; y si consideramos sobre este artículo el derecho convencional de las gentes, le encontramos muy dudoso é incierto." (8)

XII. Deciamos por eso, que era indispensable que uno de los dos principios prevaleciese sobre el otro, ya que parecen inconciliables. Si se consulta la verdadera utilidad de las naciones, seguramente debe preferirse el segundo principio y por consiguiente ha de aceptarse que la bandera neutral neutraliza la mercancía perteneciente á los beligerantes; ó en otros términos, que el buque libre, hace libre su cargamento. Porque en efecto, es incuestionablemente útil, aun á los beligerantes, disminuir en cuanto sea posible los males de la guerra, y las naciones que desean vivir en paz deben procurar libertarse de esos males. Pero sea de ello lo que fuere, si conservando en todo su vigor el derecho de hacer presas, es cierto que se puede confiscar la propiedad enemiga, hallada á bordo de un buque neu-

(8) Lampredi, Comercio de los neutrales en tiempo de guerra, cap. IX.

tral, y eso sin violar los principios abstractos del derecho de gentes; la confiscacion del buque mismo, aun cuando estuviere totalmente cargado de mercancías enemigas, seria una notoria violacion de todos los principios; y tal es la observacion del conde de Bynkershoek ya citado, y tambien la de Vattel, quien dice:—"Si se encuentran en un buque neutral efectos pertenecientes á enemigos, se aprehenden por derecho de la guerra; pero naturalmente se debe pagar el flete al dueño de la embarcacion, que no debe sufrir perjuicio por aquel embargo." (9)—"¿Es lícito á los beligerantes, pregunta Lampredi en el lugar citado ántes, arrestar en sus dominios, ó en el mar, las embarcaciones neutrales, y encontrando hacienda del enemigo *robarla legítimamente?* Respondo, que es lícito con tal que paguen el flete convenido con sus dueños, y reparen los daños que pudieran sobrevenirles del retardo de la navegacion." (10)

(9) Vattel, Droit des Gens, Liv. III, cap. VII, § 115.

(10) Lampredi, *Loco citato*.

LECCION DECIMA.

CONTINUACION DE LA MISMA MATERIA.

- I.—Nueva faz de la cuestion.
- II.—Observacion importante de Wheaton.
- III.—Convenciones del siglo XVII, sobre proteccion de la bandera.
- IV. } Las dos reglas de "buque libre, mercancía libre: buque enemigo, mercancía enemiga," son casi generalmente adoptadas.
- V. }
- VI.—Tendencia del siglo XVIII á sancionar el principio de que "la bandera cubre la mercancía."
- VII.—Enuméranse los países que lo adoptaron.
- VIII.—Resúmen del derecho convencional que en dicha época regia.
- IX.—Primera convencion de Francia con los Estados-Únidos.
- X.—El gabinete ingles adopta el tema opuesto.
- XI.—Declaracion de las potencias del Norte.
- XII.—Acéptanla España y Francia: Inglaterra la rechaza.
- XIII.—Neutralidad armada.
- XIV.—Conducta de las potencias marítimas en las últimas guerras de Napoleon.
- XV.—Doctrina americana.

I. Ya que hemos ecsaminado someramente la cuestion del comercio de los neutrales, por los principios abstractos que en la materia deberian regir, para mejor conocimiento de ella, vamos ahora á esponer el derecho convencional é histórico que hoy ecsiste, presentando los curiosos datos que se han reunido en el particular; pues por lo relativo á procedimientos entre nosotros sobre las presas y represas de mar, hemos indicado ya las bases en que se fundan, pudiendo consultarse á los excelentes tratadistas que sobre ellas han escrito, entre otros el "Tratado jurídico-político sobre presas de mar" que escribió en el pasado siglo el Sr. D. Félix José de Abren y Bertodano. Veráse por todo lo espuesto y por esponer, cuanto importa á las naciones soberanas no dejar la importante cuestion del comercio de

los neutrales en la vaguedad de los principios generales, que el interes suele hacer elásticos; ni en la movilidad é incertidumbre del derecho consuetudinario; siendo por tanto de todo punto indispensable establecer en la materia un derecho convencional positivo, á fin de evitar dudas y controversias. Del atento ecsámen y confrontacion de estos tratados, se pueden deducir las reglas seguidas con mas frecuencia.

II. Antes de proceder á este ecsámen, mencionaremos una observacion esencial que ha hecho el eminente publicista americano Wheaton, á quien hemos citado con tanta frecuencia en estas lecciones.—"Las dos máximas, dice, de "buque libre, mercancía libre" (*free ships, free goods*) y "buque enemigo, mercancía enemiga" (*enemy ships, enemy goods*) pueden reunirse como concesiones recíprocas de los neutrales y los beligerantes; y en efecto lo han sido por mucho tiempo en diversos tratados, con el objeto de simplificar en los juicios de presas marítimas, las informaciones judiciales sobre la propiedad del buque y su cargamento, haciendo depender toda la cuestion de la nacionalidad del buque. Pero no por eso estas dos máximas son inseparables. La regla de que un buque neutral neutraliza la mercancía, es simplemente una concesion hecha por los beligerantes á los neutrales; así como la que somete á la pena de confiscacion, como buena presa, á la mercancía neutral embarcada á bordo de un buque enemigo, es una concesion hecha por los beligerantes á los neutrales; pero ni la razon, ni el uso hacen de tal manera inseparables estas dos concesiones, que la una no pueda tener lugar sin la otra." (1)

III. Dejemos á un lado las convenciones que precedieron al siglo XVII sobre esta importante materia, porque con el estudio de las que se han concluido desde ese siglo en adelante, basta para conocer cual es el actual derecho convencional de las naciones en punto tan grave. En la capitulacion de 1604 que la Sublime Puerta concedió á la Francia, se convino en que la

(1) Wheaton, Elements of Internat. Law, Part. IV, cap. III, § VII.

bandera francesa cubriria libremente la mercancía enemiga. En 1612, el sultan Achmet I concedió á los holandeses el mismo privilegio, y aunque estas capitulaciones de la Sublime Puerta no sean realmente tratados segun observa Mr. Flassan en su "Historia de la Diplomacia francesa," sin embargo no deben pasar desapercibidas. En virtud del principio de reciprocidad, es fuera de duda que tambien la bandera turca cubria la mercancía enemiga; de manera que la mácsima de "buque libre, mercancía libre" formaba regla entre Turquía, Francia y Holanda, apesar de cualquier uso en contrario.

IV. La Francia y la Holanda, despues de una discusion diplomática en que se manejó el asunto con la mayor sagacidad por ambas partes, adoptaron por fin la regla de "buque libre, mercancía libre" en el tratado de navegacion y comercio que concluyeron el 17 de abril de 1662, conviniendo al mismo tiempo en que el cargamento neutral de un buque enemigo estaba tan sujeto á confiscacion como el buque mismo. Hé aquí la redaccion del artículo 38 de este célebre Tratado:—"Ademas se ha acordado y convenido, que todo lo que se encuentre embarcado por los súbditos de S. M. á bordo de una embarcacion perteneciente á enemigos de los dichos Estados, aunque no sea contrabando, será confiscado con todo lo que al dicho buque pertenezca, sin escepcion ni reserva; pero de otro lado, tambien será libre y franco todo lo que se encuentre á bordo de los buques de súbditos de S. M. Cristianísima, aunque todo ó parte del cargamento pertenezca á los enemigos de dichos Estados, fuera de los artículos de contrabando."

V. Las dos reglas de "buque libre, mercancía libre; y buque enemigo, mercancía enemiga" se adoptaron durante el siglo XVII en los tratados concluidos en 1650 entre España y Holanda; en 1654, entre Inglaterra y Portugal (2); en 1659, entre

(2) La estipulacion contenida en este Tratado, dice Wheaton, formó parte del derecho convencional entre ambas naciones, hasta la revision del Tratado de 1810, que la omitió por primera vez.

España y Francia al celebrarse la paz de los Pyrineos: en 1663, entre Francia y Dinamarca: en 1665, entre Inglaterra y España: en 1667, 1674 y 1688, entre Inglaterra y Holanda: en 1672, entre Francia y Suecia: en 1675, entre Suecia y Holanda: en 1677, entre Inglaterra y Francia: en 1678 y 1697, entre Francia y Holanda: en 1661, entre Holanda y Portugal. El tratado de 1655 entre Francia é Inglaterra, en tiempo del protectorado de Cromwell, dice espresamente en su artículo 15, que la mercancía enemiga quedará libre bajo la bandera de ambas partes contratantes; pero no se esplica con bastante claridad respecto de la mercancía neutral embarcada á bordo de un buque enemigo. El artículo 26 del tratado que celebró España con Inglaterra en 23 de mayo de 1667, adoptó la regla de "buque enemigo, mercancía enemiga;" pero no se hace mencion de la otra regla correlativa, estipulándose apénas en términos generales el derecho de los neutrales para comerciar con los beligerantes. Por el contrario, en el artículo 20 del tratado concluido entre Suecia y Dinamarca, se adoptó la antigua regla del *Consolato del mar*, que establecia como cosa recibida entre las naciones marítimas de aquella época, que las mercancías neutrales embarcadas á bordo de un buque enemigo, se sujetasen á la pena de confiscacion. Las mismas mácsimas se adoptaron en los tratados concluidos entre Inglaterra y Suecia en 1663, 1666 y 1670; y en el artículo 20 del celebrado entre Inglaterra y Dinamarca. El concluido en 1655 entre Francia y las ciudades de la Hansa Teutónica (las ciudades Anseáticas) adoptó la regla de "buque libre, mercancía libre," sin añadir la otra correlativa de "buque enemigo, mercancía enemiga," estipulando por el contrario que las mercancías de propiedad de los comerciantes de dichas ciudades, les serian devueltas aun cuando se hallasen á bordo de buques enemigos. Tales son los tratados mas importantes del siglo XVII, sin hacer mencion de otros en que solo se estipula en términos generales la libertad del comercio y navegacion de los neutrales, porque este modo vago de arreglar graves cuestiones, dejaba en libertad á cada poten-

cia para interpretarla por la medida de su poder y por el lado de sus particulares intereses, de lo cual la historia nos presenta varios ejemplos.

VI. En el curso del siglo siguiente se hizo mas clara la tendencia del derecho convencional europeo en favor del principio "La bandera cubre la mercancía," que formula en una sola frase las dos reglas de "buque libre, mercancía libre: buque enemigo, mercancía enemiga." A los diferentes tratados concluidos en Utrecht en 1713, que pusieron fin á la guerra de la sucesion española, y constituyeron por tantos años el derecho convencional europeo, siguieron otros tratados de navegacion y comercio entre Francia é Inglaterra, entre Inglaterra y Holanda, y entre Francia y Holanda, que contienen en favor de los derechos marítimos de los neutrales las dos reglas repetidas, no obstante de que en el celebrado entre España é Inglaterra nada se dice con respecto á esta interesantísima cuestion, que tanto importaba á la primera potencia por sus colonias de América, que sufrían crueles estragos durante las guerras marítimas. Mas apesar de su solemne adopcion por los mas poderosos Estados marítimos, pocos años despues, en 1718, Francia concluyó un nuevo tratado con las ciudades Anseáticas, en cuyo artículo 15 se lee lo siguiente:—"Los buques de las ciudades Anseáticas en que se encuentren mercancías pertenecientes á los enemigos de S. M. no podrán ser detenidos, retenidos ni confiscados como lo será el cargamento, sino que solamente las espresadas mercancías pertenecientes á enemigos de S. M. serán confiscadas lo mismo que los artículos de contrabando."—Y el artículo 24 establece:—"Todas las mercancías y efectos pertenecientes á individuos de las ciudades Anseáticas, que se hallasen á bordo de un buque enemigo de S. M. se confiscarán aun cuando no sean artículos de contrabando."—Esto viene á probar, que el derecho convencional no siempre ha considerado inseparables las dos máximas ó reglas referidas.

VII. El principio "La bandera cubre la mercancía" fué adoptado despues de la paz de Utrecht, en 1725, entre España

y Austria: en 1739, entre Francia y Holanda: en 1742, entre Francia y Dinamarca. El tratado de Aix-la-Chapelle de 1748 entre Francia, Inglaterra y Holanda renovó en términos generales los tratados de Utrecht de 1713, pero el de Paris de 1763 entre España é Inglaterra, al cual accedió despues Portugal, los renovó de una manera espresa y terminante. (3)

VIII. Resulta de estos diversos tratados, que durante la parte del anterior siglo que acabamos de recorrer brevemente, la mayoría de las potencias, y sobre todo las de mayor poder marítimo, fijaron en su derecho convencional la regla de que "la bandera amiga cubria aun á la mercancía enemiga." Digno es de notarse, que en las épocas de paz general no podia dicha regla tener lugar de ser aplicada, por falta de motivo y ocasion, y que durante una guerra en que todas las potencias comprometidas tomaban el carácter de beligerante, la tal regla llegaba á ilusoriarse, sustituyéndose á ella el arbitrario. Esto sucedió precisamente en la guerra marítima que se concluyó por la paz de Aix-la-Chapelle en 1748.—"Las estipulaciones contenidas en estos tratados, dice Wheaton, derogando la ley preexistente en favor del comercio y la navegacion de los neutrales, jamas llegaron á aplicarse entre las partes contratantes: el *casus fœderis* que establecia la situacion de una ó varias de estas potencias en paz, en tanto que las restantes se hallaban en guerra, no llegó á presentarse, y la ventaja de tales estipulaciones no se estendió á las potencias que permanecieron neutrales. Cada Estado siguió interpretando el derecho de gentes como mejor le plugo, y esa interpretacion arbitraria la guiaba en su conducta hácia los neutrales. Las potencias que seguian las máximas del *Consolato de mar* relativas á presas marítimas, continuaron rigiéndose por ellas invariablemente, salvas las modificaciones introducidas por convenciones particulares con las potencias del

(3) La mayor parte de los Tratados que aquí se citan, ó se encuentran en las colecciones de Dumont y D'Hauterive, ó están citados en las obras de derecho marítimo, en donde pueden consultarse.

Báltico, que han guardado la neutralidad en la guerra entre las naciones del medio-día y occidente de Europa." (4)—Es verdad que la declaracion de guerra que hizo Francia á Holanda es de 17 de abril de 1747; pero ya desde el 31 de diciembre de 1745, el gabinete de Versailles habia ordenado la revocacion del tratado de comercio de 1739. De otro lado, durante la guerra de los siete años, no habiendo podido Inglaterra impedir que Holanda permaneciese neutral, se rehusó á continuar en la ejecucion de los tratados que con esta república habia celebrado, estipulando la libertad de la mercancía enemiga bajo la bandera neutral. En resúmen, esa estipulacion solo fué aplicable á las potencias del Báltico.

IX. Al comenzar la guerra de la independenciam norte-americana, España y Francia observaban el principio que declara la confiscacion de la mercancía enemiga apresada en buque neutral, dejando en libertad al buque. El tratado de comercio que Francia celebró con los Estados-Unidos en 6 de febrero de 1778, estableció por regla entre las partes contratantes el principio opuesto. El artículo 23 de este tratado dice:—"Que los buques libres asegurarian igualmente la libertad de la mercancía, y que se juzgarian como libres todas las cosas que se encuentren á bordo de buques pertenecientes á súbditos ó ciudadanos de cualquiera de las partes contratantes, aun cuando el todo ó parte del cargamento pertenezca á enemigos de cualquiera de ellas."

X. El gobierno ingles léjos de adoptar una medida análoga, notificó por el contrario á los Estados Generales de Holanda en 17 de abril de 1780, una orden del consejo, en que bajo el pretesto de que esta república al apartarse de la alianza que por tanto tiempo la habia ligado con la Gran-Bretaña, se habia colocado en la misma línea en que se hallaban las potencias neutrales con quienes Inglaterra no tenia tratado ninguno, le convenia en la ocasion declarar que:—"Los ciudadanos de las Pro-

(4) Wheaton, History of the progress of Internat. Law, pág. 142.

vincias Unidas serian considerados en adelante bajo el mismo pié de las potencias neutrales, que no tengan privilegio por los tratados. S. M., prosigue la orden, suspende provisionalmente, hasta nueva disposicion, todas las estipulaciones particulares destinadas á favorecer en tiempo de guerra la libertad de la navegacion y comercio de los ciudadanos de los Estados Generales, tales cuales se encuentran espresadas en el tratado concluido en Lóndres en 1674."—Un rescripto que acompañaba á esta orden del consejo notificaba á todos los buques de guerra y corsarios ingleses—"que apresasen á cuantas embarcaciones holandesas encontrasen llevando á bordo algunos efectos pertenecientes á enemigos de S. M."—A pesar de eso, España y Francia observaron inviolablemente la regla del "*Consolato de mar*." (5)

XI. En el mes de marzo de 1780, la Emperatriz de Rusia, Catalina II, mandó circular á las cortes de Madrid, Lóndres, Versailles, Stokolmo y Copenhague, y poco tiempo despues á todas las demas potencias neutrales, una declaracion fechada en 28 de febrero anterior, proclamando en favor de los neutrales los siguientes principios:—1.º Que todos los buques neutrales pudiesen navegar libremente de puerto á puerto en las costas de los beligerantes.—2.º Que las mercancías pertenecientes á súbditos de las potencias beligerantes, salvo que fuesen de contrabando de guerra, quedasen libres en los buques neutrales.—3.º Que la Emperatriz, en cuanto á la designacion y clasificacion de estas mercancías, se sujetaria á lo que tenia pactado en los artículos 10 y 11 de su Tratado de comercio con la Gran-Bretaña, estendiendo esta obligacion á todas las potencias beligerantes.—4.º Que para determinar lo que caracteriza un puerto bloqueado, solo se reconoceria como tal aquel que á su entrada presentase un verdadero peligro, proveniente de las fuerzas que allí tuviese la potencia bloqueadora.—Esta famosa declara-

(5) Véase todo este capítulo en las páginas 274 y siguientes de la excelente edicion que hizo del *Consulado del mar*, el Sr. D. Antonio Capmany. Madrid, 1791.

cion, que al adoptar formalmente la mácsima de "buque libre, mercancía libre" no menciona su correlativa de "buque enemigo, mercancía enemiga," confundió completamente toda la política inglesa, que precisamente en aquel tiempo estaba á punto de penetrar con todas sus mácsimas de derecho marítimo en el gabinete de San Petersburgo, en donde activa y diligentemente trabajaba el embajador británico Lord Malmesbury.

XII. Así fué, que al recibir el gobierno ingles semejante declaracion, que exigía una respuesta, la dió evasiva, disfrazando con harto trabajo su verdadera y sentida repulsa. Francia respondió por un acto de franca adhesion, en que se dice lo siguiente:—"No teniendo otro objeto la guerra en que el rey se halla comprometido que la adhesion de S. M. al principio de la libertad de los mares, no ha podido ménos de ver con la mayor satisfaccion á la Emperatriz de Rusia adoptando este principio y mostrando resolucion de sostenerlo. Lo que S. M. I. reclama de las potencias beligerantes, no es otra cosa que lo que prescriben las reglas que rigen á la marina francesa, y cuya ejecucion se lleva á efecto con una esactitud bien conocida y aplaudida en toda la Europa."—La corte de Madrid aceptó igualmente los principios proclamados por la Rusia, manifestando lealmente que cuando alguna vez se habia visto en la necesidad de apartarse de ellos—"era porque la conducta de la marina inglesa, hollando las reglas constantemente observadas respecto de las potencias neutrales, habia puesto á S. M. C. en el caso de imitarla."—Suecia y Dinamarca no solo la aceptaron, sino que por su parte la hicieron saber en forma á las tres potencias beligerantes. Una de estas, Inglaterra, dió la misma respuesta que habia dado á la Rusia: las otras dos, España y Francia, prestaron su franca y leal adhesion.

XIII. Y las tres potencias del Norte no se limitaron á esto solo: con el objeto de hacer mas eficaz y decisiva su declaracion, sosteniendo los derechos de la neutralidad, formaron una liga defensiva conocida con el nombre de "Neutralidad armada," á la cual accedieron sucesivamente, ademas de España y Francia,

Holanda, Prusia, Austria, Portugal, Nápoles y tambien los Estados-Unidos que ya comenzaban á figurar entre las naciones independientes. De esa suerte, esceptuándose solamente á Inglaterra, todas las potencias europeas y la única americana existente á la sazón, aparecen unánimes en sostener la libertad de los neutrales. Y como una sola potencia, por poderosa é importante, que sea, no puede ni debe imponer sus reglas como derecho establecido sobre las demas naciones, visto es que desde entonces la regla de que "la bandera neutral neutraliza la mercancía," ha pasado á ser una regla de derecho internacional; y que si lo contrario se ha admitido despues en algunos convenios particulares entre dos Estados, solo puede mirarse eso como una escepcion que confirma la regla en contrario. Novísimamente, con motivo de la cuestion turco-rusa que hoy agita á la Europa, y en la cual aparecen aliadas para la guerra Francia é Inglaterra, se ha comenzado á difundir el rumor de que estas dos poderosas naciones se conformarán en unos mismos principios marítimos, añadiéndose que Inglaterra relajará su antiguo rigorismo. Dícese ademas, que acaso celebrarán una convencion para no emitir ninguna patente de corso, á fin de preparar la abolicion de esta institucion. Ambas mejoras son de tal importancia, que aun no nos lisongeamos de que lleguen á verificarse. Si tal sucediese, la humanidad habrá hecho una gran conquista.

XIV. Durante la prolongada y empeñosa guerra europea que sobrevino á consecuencia de la revolucion francesa, Inglaterra hizo sobre los neutrales una rigorosísima aplicacion de sus mácsimas de derecho marítimo. En tan terrible crisis, ni aun las potencias del Norte acertaron á sostener su célebre declaracion, en tanto que España y Francia tuvieron que imitar el sistema ingles por vfa de retorsion. Aquella guerra, ó mejor dicho aquel conjunto de guerras, fué una verdadera guerra de Titanes; y puede afirmarse que eran tan elevados é importantes en primera línea los intereses que se cruzaban, que no es extraño que el comercio de las potencias neutrales, que por cierto casi no habia una sola que lograrse serlo completamente, apare-

ciese mal protegido y abandonado á su desgraciada suerte. Los plenipotenciarios de las naciones europeas en el congreso de Viena y en otros posteriores, nada han resuelto sobre los diversos puntos de derecho marítimo, que necesitaban, y cada dia lo necesitan mas, de ser fijados definitivamente. Pero desde el año de 1815 hasta la fecha, las potencias de Europa han celebrado varios tratados con las modernas naciones americanas, y en la mayor parte de dichos tratados se leen cláusulas relativas á los derechos marítimos de los neutrales y los beligerantes. De manera que el principio "la bandera cubre la mercancía," esto es, que el buque neutral neutraliza su cargamento, y el buque enemigo tambien convierte en enemigo el cargamento aunque pertenezca á neutrales, parece haber prevalecido definitivamente.

XV. Los Estados- Unidos, apesar de la identidad de opiniones que en esta materia pudiera atribuírseles con la Inglaterra, conservan las buenas y gratas tradiciones de los beneficios inmensos que su bandera reportó con la declaracion de las potencias del Norte. En sus recientes negociaciones han propuesto reconocer el principio de *free ships, free goods* como regla general que debia regir entre las partes contratantes. Han declarado ademas, que la regla que somete á la pena de buena presa la propiedad enemiga embarcada á bordo de un buque amigo, no se funda en el derecho natural; y que por mas que haya sido adoptada por el uso entre algunas naciones, no es ni puede ser otra cosa que el abuso de la fuerza, no estando obligada ninguna nacion neutral, por débil que sea, á someterse á una escigencia tan abusiva é intolerable. (6) En su tratado con México, celebrado en 5 de abril de 1831 y ratificado en el de 1832, se adoptó en el artículo 16 el principio general de que la bandera cubre la propiedad.

(6) Wheaton, Elements of International Law, part. IV, cap. V, § XI.

### LECCION UNDECIMA.

#### DEL CONTRABANDO DE GUERRA.

- I.—Definicion del contrabando de guerra.
- II.—Fundamento del derecho de los beligerantes en este respecto.
- III.—La bandera no cubre el contrabando.
- IV.—La neutralidad no cesa por esto.
- V.—Distincion esencial entre el *transporte* y simple *venta* de artículos de guerra.
- VI.—Clasificacion de los efectos de contrabando.
- VII.—Contrabando de primera y de segunda clase.
- VIII.—Resúmen de estas doctrinas.
- IX. } Penas del contrabando de guerra.
- X. }
- XI.—Injusticia relativa de algunas de estas penas.
- XII.—Doctrina inglesa en materia de contrabando.
- XIII.—Su adopcion por algunas potencias.
- XIV.—Doctrina de Wheaton sobre la conduccion en buques neutrales de tropas y pliegos oficiales.

I. Sea en tiempo de paz ó de guerra, todo Estado independiente tiene derecho incontrovertible de restringir á su arbitrio el comercio, que sus súbditos ó ciudadanos hacen con los súbditos ó ciudadanos de otra potencia; y puede por consiguiente prohibir la importacion en su territorio de ciertas y determinadas mercancías extranjeras. (1) Para hacer eficaz esta prohibicion, cada nacion es muy dueña de imponer á los contraventores las penas que tenga por mas justas ó convenientes; y esas penas consisten de ordinario, en multas, ó en el comiso ó confiscacion de los efectos prohibidos. Sucede en todos los paises del mundo, que el ansia de ganar, móvil principal de las opera-

(1) Vattel, lib. I, cap. VIII, § 90.

ciese mal protegido y abandonado á su desgraciada suerte. Los plenipotenciarios de las naciones europeas en el congreso de Viena y en otros posteriores, nada han resuelto sobre los diversos puntos de derecho marítimo, que necesitaban, y cada dia lo necesitan mas, de ser fijados definitivamente. Pero desde el año de 1815 hasta la fecha, las potencias de Europa han celebrado varios tratados con las modernas naciones americanas, y en la mayor parte de dichos tratados se leen cláusulas relativas á los derechos marítimos de los neutrales y los beligerantes. De manera que el principio "la bandera cubre la mercancía," esto es, que el buque neutral neutraliza su cargamento, y el buque enemigo tambien convierte en enemigo el cargamento aunque pertenezca á neutrales, parece haber prevalecido definitivamente.

XV. Los Estados- Unidos, apesar de la identidad de opiniones que en esta materia pudiera atribuírseles con la Inglaterra, conservan las buenas y gratas tradiciones de los beneficios inmensos que su bandera reportó con la declaracion de las potencias del Norte. En sus recientes negociaciones han propuesto reconocer el principio de *free ships, free goods* como regla general que debia regir entre las partes contratantes. Han declarado ademas, que la regla que somete á la pena de buena presa la propiedad enemiga embarcada á bordo de un buque amigo, no se funda en el derecho natural; y que por mas que haya sido adoptada por el uso entre algunas naciones, no es ni puede ser otra cosa que el abuso de la fuerza, no estando obligada ninguna nacion neutral, por débil que sea, á someterse á una escigencia tan abusiva é intolerable. (6) En su tratado con México, celebrado en 5 de abril de 1831 y ratificado en el de 1832, se adoptó en el artículo 16 el principio general de que la bandera cubre la propiedad.

(6) Wheaton, Elements of International Law, part. IV, cap. V, § XI.

### LECCION UNDECIMA.

#### DEL CONTRABANDO DE GUERRA.

- I.—Definicion del contrabando de guerra.
- II.—Fundamento del derecho de los beligerantes en este respecto.
- III.—La bandera no cubre el contrabando.
- IV.—La neutralidad no cesa por esto.
- V.—Distincion esencial entre el *transporte* y simple *venta* de artículos de guerra.
- VI.—Clasificacion de los efectos de contrabando.
- VII.—Contrabando de primera y de segunda clase.
- VIII.—Resúmen de estas doctrinas.
- IX. } Penas del contrabando de guerra.
- X. }
- XI.—Injusticia relativa de algunas de estas penas.
- XII.—Doctrina inglesa en materia de contrabando.
- XIII.—Su adopcion por algunas potencias.
- XIV.—Doctrina de Wheaton sobre la conduccion en buques neutrales de tropas y pliegos oficiales.

I. Sea en tiempo de paz ó de guerra, todo Estado independiente tiene derecho incontrovertible de restringir á su arbitrio el comercio, que sus súbditos ó ciudadanos hacen con los súbditos ó ciudadanos de otra potencia; y puede por consiguiente prohibir la importacion en su territorio de ciertas y determinadas mercancías extranjeras. (1) Para hacer eficaz esta prohibicion, cada nacion es muy dueña de imponer á los contraventores las penas que tenga por mas justas ó convenientes; y esas penas consisten de ordinario, en multas, ó en el comiso ó confiscacion de los efectos prohibidos. Sucede en todos los paises del mundo, que el ansia de ganar, móvil principal de las opera-

(1) Vattel, lib. I, cap. VIII, § 90.

ciones mercantiles, empeña á los especuladores á esponerse á sabiendas á incurrir en esas penas, porque frecuentemente es mayor el lucro que se obtiene en el comercio vedado, si logran realizarlo, que la pérdida que les resultaría con sufrir las multas y confiscación á que se esponen, en caso de sorpresa *in fraganti*. Este comercio ilícito, se llama comercio de contrabando; pero es puramente mercantil, limitado al país que ha hecho la prohibición ó establecido las fórmulas convenientes, y este país solo tiene el derecho de reprimirlo dentro de los límites de su propio territorio. Desde el momento en que una guerra coloca á diferentes naciones en beligerantes de un lado, y en neutrales de otro, hay un cierto comercio que se hace ilícito para estas últimas, no ya en virtud de las leyes particulares de un Estado, sino en virtud de las leyes internacionales reconocidas y aceptadas por todos. Ese comercio es el que consiste en el transporte á las costas y puertos de los beligerantes, y para uso de estos, de ciertas mercancías que tienen relación directa con las operaciones militares. Esas mercancías son, pues, las que constituyen el *contrabando de guerra*.

II. La absoluta prohibición de un tráfico de esta especie, es una consecuencia evidente del principio fundamental que impone á los neutrales la estrecha obligación de abstenerse de cualquier acto, que dé por resultado aumentar, con detrimento de uno de los beligerantes, los medios de que el otro pudiera disponer para prolongar la lucha. Como la guerra no puede hacerse sin armas, municiones y otros objetos indispensables para las operaciones militares, claro es que llevar á una de las potencias beligerantes estos pasivos instrumentos de guerra, es realmente favorecerla y ayudarla. Si el mismo Estado neutral es quien ordena que se verifique ese transporte, sea gratuitamente ó por algún precio convenido, se hace auxiliar de la lucha, y por tanto rompe la neutralidad.

III. No sucede así por cierto, cuando no el gobierno, sino los súbditos ó ciudadanos del Estado neutral son los que verifican por vía de especulación este comercio vedado. Una poten-

cia que entre los beligerantes permanece neutral, no está por cierto obligada á impedir á sus súbditos ó ciudadanos esa clase de comercio, ni ménos á castigarlos por haberlo verificado; pero no debe protegerlos en semejante especulación, ni encubrirlos en manera alguna, porque en ese caso ya sería suya la responsabilidad, y desde ese momento dejaría de considerársele con los derechos de que disfrutaban las potencias neutrales. En otros términos: "la bandera no cubre jamás el contrabando de guerra," sin que aquí valga alegar que la mercancía pertenece á neutrales. Precisamente en este caso es en el que recibe su aplicación directa el derecho que tienen los beligerantes de impedir que se abuse de la libertad comercial para dar favor á su enemigo; y por tanto están autorizados á detener, en los lugares se entiende en que puedan ejercer los derechos de la guerra, á los buques neutrales cargados de artículos de contrabando militar, y someterlos á las penas consiguientes.

IV. Con ejercer este derecho, el Estado beligerante está tan lejos de cometer un acto hostil contra el Estado neutral, como lo está este de violar la neutralidad por dejar que sus súbditos ó ciudadanos hagan de su cuenta y riesgo el contrabando de guerra.—"Si después que hemos notificado la declaración de guerra á un pueblo, dice Vattel, quieren las potencias neutrales esponerse á llevarle cosas que sirven para la guerra, no tendrán motivos de quejarse en caso de que caigan en nuestras manos sus mercaderías; del mismo modo que nosotros no las declaramos la guerra por haber intentado llevárselas. Es verdad que padecen en una guerra en que no tienen parte; pero es por casualidad. No nos oponemos á su derecho: usamos solamente del nuestro; y si ambos derechos se oponen y perjudican recíprocamente, es por efecto de una necesidad inevitable, cuyo conflicto sucede todos los días en las guerras." (2)

V. Conviene tener presente, que solo el comercio de *transporte* de mercancías propias para las necesidades de la guerra,

(2) Vattel, lib. III, cap. VII, § 111.

es el único que debe considerarse ilícito. Es decir, que una potencia neutral dejando en libertad á sus súbditos ó ciudadanos para hacer un comercio pasivo de estas mercancías, está muy remota de violar la neutralidad, pues semejante comercio no consistiría en otra cosa que en permitir á todos los beligerantes, sin distinción, que acudiesen á comprar aquellas mercancías en los mercados de su propio territorio para transportarlos en seguida, por cuenta y riesgo de los compradores, á donde estos lo tuviesen por conveniente. En este caso, la potencia neutral es meramente pasiva, no obra por sí misma, y no puede decirse por consiguiente que toma parte en la guerra, por dejar libre la entrada de sus puertos y por conservar indistintamente á todas las naciones el derecho que hayan tenido ántes de la guerra de acudir á proveerse, por medio del comercio, de las mercancías que necesitan, sea cual fuese el uso que de ellas se haga. El derecho convencional está de acuerdo con estos principios, pues no prohíbe la venta imparcial que se verifique en territorio neutral de mercancías destinadas á la guerra (3); y aun existen varios tratados que la permiten espresamente. Pero si estos recursos efectivos, que uno de los beligerantes embarca y esperta de su propia cuenta, aparecen suministrados por la potencia neutral, como v. g. si esas armas y municiones se han sacado de los arsenales públicos ó fábricas nacionales, entónces ese comercio no será privado, y habrá una palpitante violacion de la neutralidad. En este caso, la potencia que tal permitiese, por el hecho mismo se constituiría responsable de semejante infraccion. En esto convienen casi todos los publicistas. (4)

VI. Para simplificar en lo posible la cuestion del contrabando de guerra, primero es determinar los objetos que merecen esta calificacion. Sin subir hasta Grocio, quien trata bajo el

(3) Kluber, § 288.

(4) Lamprédi, Comercio de los neutrales en tiempo de guerra, capítulo VI, VII y VIII, en que todas estas doctrinas están espuestas con lógica y gran copia de razones.

punto de vista del derecho natural del modo con que puede procederse respecto de aquellos, que sin ser enemigos ni querer pasar por tales, suministran sin embargo ciertos artículos á las partes beligerantes (5), encontramos ideas y opiniones opuestas en los escritos de los publicistas. Entre los del siglo pasado, Bynkershoek solamente entiende por contrabando de guerra las armas y municiones preparadas y propias ya para el servicio militar, y no considera ilícito el transporte de las primeras materias destinadas á la fabricacion ó manufactura de esos objetos. (6) Por el contrario, Heineccio que escribia en la misma época, considera contrabando de guerra no solamente los cañones, armas de toda especie y la pólvora, sino la caballería, el velámen y otras municiones navales, y hasta los cereales, la sal, el vino, el aceite y todas las municiones de boca. (7) Vattel hace la misma enumeracion; pero en lo relativo á víveres, no los declara prohibidos sino en ciertas ocasiones en que se espera reducir por hambre al enemigo. Como estas ocasiones no pueden presentarse sino en caso de bloqueo, y los derechos de los beligerantes se fundan entónces en otros principios, al tratar de la materia espondremos las doctrinas que rigen. (8) Valin solo enumera las armas, municiones de guerra y los caballos, en lo cual está conforme con lo que previene la ordenanza de Luis XIV. (9) El mismo Valin refiere sin embargo, que durante la guerra de la sucesion de España, entre los artículos de contrabando, se comprendió en Francia el alquitran, por haberlo declarado tal contrabando los enemigos. (10)

VII. Los publicistas modernos (11) establecen la distincion

(5) Grocio, De jure belli et pacis, lib. III, cap. I, § V.

(6) Bynkershoek, Quæst. jur. publici, lib. I, cap. X.

(7) Heineccio, Opera omnia, vol. II, Exercitatio 8. "De navibus ob vecturam vetitarum mercium commisis."

(8) Vattel, Droit des Gens, lib. III, cap. VII, § 112.

(9) Valin, Tratado de presas, cap. V, secc. VI, §§ I, II y III.

(10) Valin, ubi supra.

(11) Massé, Droit commercial, tom. I, pág. 208.

siguiente: llaman contrabando absoluto, ó contrabando de primera clase, á los efectos que solo y únicamente pueden servir para la guerra; y entre ellos, ademas de las armas y municiones, cuentan todo lo que puede servirles de accesorio ó facilitar su uso, v. g. cureñas, cartucheras, madéage en bruto ó labrado para formar baterías &c. Lllaman contrabando de segunda clase á los objetos que tienen doble aplicacion, para la paz ó para la guerra, esceptuando no obstante los víveres y artículos de primera necesidad. Respecto de esta segunda clase de contrabando, no conceden á los beligerantes otro derecho, que el de impedir meramente que llegue á manos del enemigo, sin proceder á confiscarlo. De manera que de este choque de opiniones, lo mas razonable es buscar y fijar la regla en la verdadera libertad comercial, sin mas restricciones que las que resultan inmediata y directamente del estado de guerra entre los beligerantes.

VII. Parece, pues, que podemos establecer con toda seguridad la siguiente teoría:—1.º Que las armas y municiones de guerra son neccsariamente de contrabando.—2.º Que las primeras materias, ó cualquiera clase de mercancía propia para usos pacíficos, si bien pudiera acaso servir tambien para la confeccion de armas, instrumentos ó municiones de guerra, no se comprenden regularmente en el contrabando, permitiéndose á lo mas á la potencia beligerante, en cuyo perjuicio pudiera aparecer este comercio, declarar de contrabando tal ó cual mercancía de esas; pero sin que una declaracion semejante se considere sino como una escepcion extraordinaria, limitada y específica, sirviendo para confirmar la regla general en contrario.—3.º Que los víveres y todos los artículos de primera necesidad jamas pueden considerarse contrabando de guerra, salvo el caso de bloqueo que se rige por otras reglas.—Por lo demas, si examinamos la cuestion en las disposiciones testuales de los muchos tratados de navegacion y comercio que hoy ecsisten, principalmente los celebrados en los modernos tiempos, veremos que apesar de la divergencia que en algunas de sus disposiciones aparece, la tendencia mas general del derecho internacional

positivo, es conforme á las reglas racionales que preceden, consagradas ya por el mayor número de tratados, y por la opinion y doctrina de eminentes escritores. (12) De los tratados celebrados por la república mexicana, podemos citar tres que limitan el contrabando de guerra á las armas, instrumentos ú otros materiales preparados á propósito para hacer la guerra, y son el mencionado en la leccion anterior ajustado con los Estados- Unidos de América, art. 18; el concluido con Prusia en 18 de febrero de 1831, ratificado en 1834, art. 12; y el celebrado con las ciudades libres Anseáticas en 7 de abril de 1832, ratificado en 1841, art. 11.

IX. Determinado en lo posible lo que debe entenderse por mercancía de contrabando de guerra, es preciso ecsaminar ahora, hasta donde se estienden los derechos que la ley internacional, reconoce en los beligerantes, sobre los buques neutrales cargados total ó parcialmente de tal contrabando. Antes de todo conviene observar, que no ha lugar al ejercicio de ninguno de esos derechos, cuando los artículos declarados contrabando, no se encuentran á bordo de un buque neutral, en cantidad sospechosa; pues que tales buques pueden necesitar mas ó ménos de algunos de esos artículos para su propio uso: escepcion que siempre se ha de dar por entendida, aunque no esté espresa. Si hay exceso, y este puede graduarse prudencialmente, el beligerante está en su derecho impidiendo que tales mercancías caigan en manos de su enemigo. Cuando el contrabando tiene lugar de un modo indubitable, derecho es entónces de los mismos beligerantes castigar la infraccion de la neutralidad.

X. En ese caso supuesto, ¿la confiscacion podrá estenderse al buque contrabandista y al resto de su cargamento? Tanto los publicistas quanto las diversas legislaciones de diferentes paises, incluyendo la del nuestro, han establecido en este punto ciertas distinciones, que deben tomarse en cuenta. Al reunir-

(12) Massé, loco citato.—Macculloch, Commercial Dictionary, art. Contrabando.

las, compararlas y reasumirlas todas, hallamos que el buque y su cargamento serán confiscables en los siguientes casos:—  
1.º Si las mercancías de contrabando constituyen las dos terceras partes del cargamento del buque.—2.º Si el buque y las mercancías que no son de contrabando pertenecen al propietario del contrabando.—3.º Si el buque contrabandista pertenece á un propietario, cuyo país esté espresamente obligado por tratados, para con alguno de los beligerantes, á abstenerse en lo absoluto de suministrar al enemigo artículos de aquella especie determinada.—A pesar de eso, no es muy fácil comprender la justicia intrínseca en cuya virtud el buque y las mercancías, que no son de contrabando, deben someterse á pena tan dura y declarárseles buena presa.

XI. Y en efecto, no debemos perder de vista que los súbditos ó ciudadanos de los Estados neutrales, estraños en lo absoluto á las querellas de los beligerantes entre sí, conservan como un principio la verdadera libertad del comercio con cualquiera potencia. Por manera, que si en semejante comercio suministran á una ú otra, ó á las dos ó mas potencias beligerantes simultáneamente, algunas de esas mercancías que se califican de contrabando de guerra, ciertamente que no proceden como enemigos, sino como mercaderes que hacen su negocio particular, y por tanto no se ve con mucha claridad la razon que tengan los beligerantes para tratar hostilmente, y declarar buena presa, á un buque neutral y la parte inofensiva de su cargamento. Cierto es, que los comerciantes al estender sus especulaciones á objetos vedados, hieren los intereses de una ú otra de las potencias beligerantes, y se esponen á sabiendas á los efectos del derecho que estas potencias tienen de impedir semejante transporte; pero la natural consecuencia de estas doctrinas es, que las mercancías sean detenidas, y en último caso confiscadas. Esta confiscacion seria una pena lógica y proporcionada á este delito convencional. Proceder de otra manera, confiscando el buque y todas las demas mercancías no prohibidas, seria aplicar injustamente una pena ecshorbitante, que recaeria frecuen-

temente sobre quien ménos la mereciese. Sin embargo de estas observaciones, varios publicistas modernos, y entre ellos el moderado y juicioso Wheaton (13) aprueban esa confiscacion en los casos propuestos, y es casi uniforme la práctica en este punto.

XII. Tambien está en práctica, entre los ingleses, cierta doctrina que, sin tomar en cuenta los tratados y muchas veces contra su tenor, considera los víveres y comestibles como de *semi-contrabando*.—“Supongamos, dicen los partidarios de esta doctrina, que una escuadra se está armando y provisionando en uno de los puertos pertenecientes á los beligerantes, en donde ecsistan almacenes con tal objeto. Pues bien: en este caso, los víveres que lleven allí los neutrales deben tenerse por contrabando, aun cuando no lo sea por su propia naturaleza: esas mercancías se hacen ilícitas por las circunstancias, y se les puede llamar *contrabando accidental*, comprendiéndose en él hasta el trigo y el dinero.”—Todavía se va mas léjos en este sistema, aun prescindiendo de la hipótesis del equipo y armamento de una escuadra.—“La naturaleza ó carácter del puerto á donde se llevan las mercancías, continúan, sirve para distinguir si estas están destinadas á los usos ordinarios de la vida, ó á usos militares. Si el puerto es simplemente comercial, no habrá contrabando, aun cuando casualmente ecsistan allí algunos buques de guerra; pero si el puerto es militar, como v. g. Brest y Tolon en Francia, Cádiz y el Ferrol en España, aunque el tal cargamento se destine á usos civiles, habrá notorio contrabando.” (14)—La injusticia de esta doctrina salta á la vista, y no hay necesidad de detenerse en demostrarla. Sin embargo, los mismos que la admiten y sostienen, no aplican todo el rigor de la pena en semejantes casos, y solo quieren y pretenden que se *compren* y paguen dichas mercancías, con un diez por ciento de interes, en favor de los dueños, sobre el precio de factura.

(13) Wheaton, Elements of Internat. Law, part. IV, cap. VII.

(14) Véase la esposicion y refutacion de esta doctrina en la obra y lugar citados de Mr. Wheaton.

XIII. El gobierno inglés ha conseguido que esta doctrina se acepte y consigne en algunos tratados, que ha celebrado con varias potencias. Pero ese derecho de comprar para sí las mercancías que se llevan y destinan para otro, no puede fundarse en ninguna noción exacta de la naturaleza, índole y carácter del contrabando de guerra, y en último resultado no es más que invocar lo que se llama *derecho de la necesidad*. Es cierto que varios publicistas admiten á la *necesidad* como constitutiva de un derecho extremo (15); pero la necesidad puede bien escusarnos de la violencia de los derechos de otro, mas no fundar jamás un derecho positivo é inmanente. Fuera de que, los partidarios del pretendido derecho de *compra preferente* que los beligerantes tendrían respecto de los neutrales, no lo entienden así: no exigen un caso de necesidad absoluta é imperiosa, una *vis major*, ó *vis divina*, como la llamaban los romanos, que les constriña á ello, no: bástales la conveniencia ó el interés de los beligerantes, interés y conveniencia que no se puede calcular hasta donde irían. Los casos de necesidad imperiosa é inevitable son raros, y se pueden acreditar y justificar de una manera muy fácil: los de utilidad y conveniencia son infinitos, variables al arbitrio de cada interesado y sin regla que los dirija. “¿Quién sería el juez en esos casos?” pregunta Bynkershoek, y con sobrada razón, pues no hay cosa más fácil entonces que buscar pretextos, y hallarlos á cada paso para favorecer sus propias miras. (16)

XIV. Para terminar la presente materia, darémos aquí traducido un pasaje del excelente libro de Wheaton, tantas veces citado, acerca del transporte en buques neutrales de tropas y comunicaciones oficiales de los beligerantes.—“El transporte de militares y de pliegos para el servicio del enemigo, dice el dis-

(15) Grocio, De jure belli et pacis, lib. II, cap. II, y lib. III, cap. XVII.—Vattel, Droit des Gens, liv. II, cap. III, § 119.—Kluber, Derecho de gentes moderno, § 44.

(16) Bynkershoek, Quaest. juris publici, lib. I, cap. X.

tinguido publicista, es un hecho de la propia naturaleza que el transporte de objetos de contrabando. Un buque neutral empleado en transportar fuerzas al enemigo, está sujeto á la pena de confiscación si es apresado por el otro beligerante, sin que pueda librarle de esta pena la escepcion de fuerza ó violencia, que se le hubiese irrogado para prestar ese servicio.... Si un acto de fuerza ó violencia ejercido por un beligerante contra un buque neutral, pudiese considerarse como justificación de un acto contrario á los deberes de la neutralidad, ya no sería posible, en el derecho internacional, prohibición alguna respecto del transporte de las mercancías de contrabando, ó respecto de la participación en cualquier otro acto hostil. El neutral que se viere obligado á ceder á semejantes violencias y experimenta perjuicios en este forzado servicio, debe protestar, y pedir una reparación al gobierno que se lo exige por la fuerza. En cuanto al número de tropas, que se juzga necesario, para que un buque incurra en la pena de confiscación, es muy difícil fijarlo precisamente, atento á que pocas personas calificadas pueden ser de mayor importancia, que un gran número de otras de inferior categoría: dar pasaje á un hábil é inteligente general puede ser, en algunas circunstancias, mucho más pernicioso y trascendental que el transporte de un regimiento entero, pues que pudieran ser más graves las consecuencias del auxilio de un hombre semejante, y por tanto el beligerante tiene derecho de impedirlo y aun castigarlo. En la sentencia que deba pronunciar el tribunal de presas, á nada conduce que el capitán del buque ignore la importancia y trascendencia del servicio á que se hubiese comprometido, bastando que el beligerante pruebe el perjuicio que podría resultarle de que tal buque se emplease en él. El error en que el capitán se viese inducido, tiene el mismo efecto que la violencia que contra él se hubiese empleado; y si ha lugar de que demande contra alguno reparación de daños y perjuicios, será contra los que empleándolo forzada ó fraudulentamente, hayan espuesto al buque á ser apresado. De otra suerte, estos medios de transporte se emplearían constantemente, y en

el mayor número de los casos sería casi imposible probar la parte que hubiese tenido el inmediato ofensor. El transporte fraudulento de los despachos del enemigo, somete igualmente al buque neutral, empleado en este servicio, á la pena de confiscación. Las consecuencias de tal servicio son indefinidas y de una importancia mucho mayor todavía, que el transporte del contrabando." (17)—Debe añadirse con el mismo autor, que las razones que preceden y sirven de apoyo á la regla general, no son en manera alguna aplicables á la conduccion de despachos diplomáticos de un ministro del enemigo, residente como embajador en un país neutral. Estos despachos, no son mas que un instrumento obligado de las relaciones pacíficas, entre los gobiernos neutrales y los gobiernos beligerantes; y no debiendo la guerra interrumpir estas relaciones, debe dejar libres los despachos que sirven para ellas.

(17) Wheaton, Elements of Internat. Law, part. IV, cap. III, § 25.

## LECCION DUODECIMA.

### DEL DERECHO DE VISITA.

- I.—Fundamentos de este derecho.
- II.—Necesidad reconocida de ejercerlo.
- III.—Opinion de Rayneval en la materia.
- IV.—Modo, forma y ocasion de ejercer el derecho de visita.
- V.—Casos en que la visita debe ser mas escrupulosa.
- VI.—Estension del derecho de visita.
- VII.—Penas á que se someten los buques neutrales, por su resistencia á la visita.
- VIII.—Doctrina americana sobre mercancías neutrales, embarcadas á bordo de un corsario.
- IX.—Proteccion de un buque de guerra, ó de una escuadra que da convoy.
- X.—Doctrina inglesa en la materia.
- XI.—Casos en que el convoy no excusa de la visita.
- XII.—Si el convoy no es nacional sino extranjero, los buques convoyados no están escentos de visita.
- XIII. } Cuestion entre los Estados-Unidos y Dinamarca sobre este punto.
- XIV. }
- XV.—Final término de estas discusiones.

I. Como el estado de hostilidad superveniente entre dos ó mas naciones, no cierra el paso de los mares á las que se hallan en paz, amigos y enemigos navegan indistintamente por ellos con bandera propia, ó tal vez con la agena, si así les conviene. Por lo mismo, se ha establecido por regla general, que en tiempo de guerra, todo buque apercebido en alta mar se presume enemigo, hasta no obtener la prueba en contrario; y esa prueba es la bandera que lleva enarbolada. Si el buque es neutral, debe procurar libertarse de la sospecha, dejándose reconocer para justificar su derecho de llevar la bandera que ostenta. Acreditada su neutralidad, todavía debe presentar la prueba de que no lleva enemigos á su bordo; ni mercancías de contrabando de

el mayor número de los casos sería casi imposible probar la parte que hubiese tenido el inmediato ofensor. El transporte fraudulento de los despachos del enemigo, somete igualmente al buque neutral, empleado en este servicio, á la pena de confiscación. Las consecuencias de tal servicio son indefinidas y de una importancia mucho mayor todavía, que el transporte del contrabando." (17)—Debe añadirse con el mismo autor, que las razones que preceden y sirven de apoyo á la regla general, no son en manera alguna aplicables á la conduccion de despachos diplomáticos de un ministro del enemigo, residente como embajador en un país neutral. Estos despachos, no son mas que un instrumento obligado de las relaciones pacíficas, entre los gobiernos neutrales y los gobiernos beligerantes; y no debiendo la guerra interrumpir estas relaciones, debe dejar libres los despachos que sirven para ellas.

(17) Wheaton, Elements of Internat. Law, part. IV, cap. III, § 25.

## LECCION DUODECIMA.

### DEL DERECHO DE VISITA.

- I.—Fundamentos de este derecho.
- II.—Necesidad reconocida de ejercerlo.
- III.—Opinion de Rayneval en la materia.
- IV.—Modo, forma y ocasion de ejercer el derecho de visita.
- V.—Casos en que la visita debe ser mas escrupulosa.
- VI.—Estension del derecho de visita.
- VII.—Penas á que se someten los buques neutrales, por su resistencia á la visita.
- VIII.—Doctrina americana sobre mercancías neutrales, embarcadas á bordo de un corsario.
- IX.—Proteccion de un buque de guerra, ó de una escuadra que da convoy.
- X.—Doctrina inglesa en la materia.
- XI.—Casos en que el convoy no excusa de la visita.
- XII.—Si el convoy no es nacional sino extranjero, los buques convoyados no están escentos de visita.
- XIII. } Cuestion entre los Estados-Unidos y Dinamarca sobre este punto.
- XIV. }
- XV.—Final término de estas discusiones.

I. Como el estado de hostilidad superveniente entre dos ó mas naciones, no cierra el paso de los mares á las que se hallan en paz, amigos y enemigos navegan indistintamente por ellos con bandera propia, ó tal vez con la agena, si así les conviene. Por lo mismo, se ha establecido por regla general, que en tiempo de guerra, todo buque apercebido en alta mar se presume enemigo, hasta no obtener la prueba en contrario; y esa prueba es la bandera que lleva enarbolada. Si el buque es neutral, debe procurar libertarse de la sospecha, dejándose reconocer para justificar su derecho de llevar la bandera que ostenta. Acreditada su neutralidad, todavía debe presentar la prueba de que no lleva enemigos á su bordo; ni mercancías de contrabando de

guerra. De todo esto resulta, para los beligerantes, el derecho de visitar los buques mercantes neutrales, derecho que no implica por cierto ejercicio ninguno de autoridad ni de jurisdicción sobre ellos, derecho que no es exclusivo sino comun, y que es simplemente una precaución preventiva, fundada en el principio de la propia conservación, que á ninguno puede rehusarse.

II. Todos los publicistas reconocen unánimemente este derecho de visita; y parece desde luego una precisa consecuencia del derecho de presa, como que sin aquel este seria enteramente ilusorio. (1)—“Si como hemos demostrado arriba, dice Lampredi, el beligerante tiene derecho para impedir á los neutrales que lleven al enemigo bienes de contrabando, parte por la ley convencional, parte por la ley primitiva y general de las gentes; si tiene derecho para invadir y apresar las embarcaciones de sus enemigos, y su hacienda encontrada á bordo de los buques neutrales, es necesario que esta misma ley le conceda todos los medios, sin los cuales no podria ejecutar estos derechos. Ahora bien: el único medio de ejercerlos y hacerlos eficaces, es el arresto y sucesiva visita de semejantes buques: así, pues; le es lícita y legítima, y podrá usar lícitamente de la fuerza contra quien pretendiese impedirlos. El fin y objeto de la visita está determinado por la cualidad de los derechos que la justifican, y se dirige principalmente á descubrir: 1.º si son neutrales ó enemigas las embarcaciones que cruzan en alta mar; y 2.º si llevan á bordo géneros de contrabando, ó propios de los enemigos.” (2)

III. Aunque convienen todos los publicistas en el reconoci-

(1) Bynkershoek, *Quæst. juris publici*, lib. I, cap. XIV.—Vattel, *Institut. du Droit des Gens*, liv. III, cap. VIII, § 114.—Lampredi, *Comercio de los neutrales en tiempo de guerra*, cap. XI.—Azuni, *Diritto marittimo*, tom. II, cap. III, art. IV.—Martens, *Precis du Droit des Gens*, §§ 317 y 321.—Klüber, *Droit des Gens moderne*, § 293.—Wheaton, *Elements, of Internat. Law*, part. IV, cap. III, § 29.

(2) Lampredi, *Comercio de los neutrales en tiempo de guerra*, cap. XI.

miento como inconcuso de este derecho, algunos hay sin embargo que presentan ciertas dificultades sobre la estension que debe dársele. Rayneval, v. g. abstrayendo la cuestion del terreno del derecho convencional y consuetudinario, concede ciertamente en todos los casos, el derecho de detener un buque, aun en alta mar, para averiguar su carácter y nacionalidad por el ecsámen de sus respectivos papeles: pero distingue esta detención, que segun él confunden malamente muchos autores con la presa ó captura, de la visita para ecsaminar el buque y su cargamento, é interrogar á la tripulacion para descubrir las pruebas del fraude, si lo hay. Segun este distinguido autor, lo que es la simple detencion del buque no presenta dificultad ninguna, porque solo tiene por objeto saber si dicho buque es neutral y si su cargamento va en regla; pero en cuanto á la verdadera visita y escrupuloso ecsámen, Rayneval es de opinion que el beligerante no tiene derecho alguno de ejercerla, sino solo en su mar territorial, ó en el del enemigo; nunca en alta mar, y mucho ménos aun en los mares territoriales de una potencia neutral; y si tal hiciese, cometeria el beligerante un verdadero acto hostil, porque un buque neutral no tiene mas obligacion que la de probar que no es enemigo, ni su bandera es suplantada. (3) Esta opinion se da de mano con la de Hubner, quien establece que la visita debe limitarse al simple ecsámen de los papeles que purifiquen la neutralidad del buque. (4)

IV. Si partimos del incontestable principio que establece que el derecho de visita no es mas que una inmediata consecuencia del derecho de apresar á los buques enemigos, é impedir el transporte del contrabando de guerra, claro es entónces que la visita no puede practicarse sino en tiempo y lugar, en que ambos derechos puedan ejercerse, y por aquellos que tengan poder delegado para ejercerlos. De lo cual se infiere, que solo es per-

(3) Rayneval, *Institut. du Droit naturel et des Gens*, liv. III, cap. XV.

(4) Hubner, *De la captura de los buques neutrales*, tom. I, part. II, pág. 227.

mitida la visita en tiempo de guerra: que solo los buques de guerra ó los corsarios de las potencias beligerantes armados en regla, pueden verificarla, y que únicamente puede tener lugar en el territorio marítimo de cada una de estas potencias, ó en el de sus enemigos, ó en alta mar. En cuanto á la estension que debe dársele, eso depende del grado de legítima sospecha que inspire el buque visitado, cuidándose siempre de impedir actos abusivos y vejatorios de la justa y racional libertad que disfrutaban las potencias neutrales.

V. Cierto es que cuando únicamente se trata de averiguar la nacionalidad de un buque, ecsaminados sus papeles en forma, toda investigacion ulterior es inútil, y aun pudiera decirse abusiva, puesto que á nada conduce el ecsámen de los papeles relativos al cargamento. Sin embargo, puede haber circunstancias que suministren al visitante fundadas sospechas sobre la legitimidad de los documentos que se presentan, puesto que apesar de los reglamentos y de todas las medidas de policía marítima, que se dictan en tiempo de guerra, sabido es que entónces la venta de documentos falsos está organizada en muchas partes, y frecuentemente los buques mercantes de los beligerantes tienen á bordo varios juegos de papeles para usar de ellos en tiempo y sazon. En casos semejantes, suele practicarse una visita mas escrupulosa, precaviendo siempre toda ofensa á la bandera neutral.

VI. Ademas, para aquellas potencias que no reconocen el principio de que "la bandera cubre la mercancía" apesar de las buenas razones que este tiene en su apoyo, por ser tan equitativo, miéntras que el opuesto parece injusto; para esas potencias, decimos, es indispensable un ecsámen mas escrupuloso de los papeles relativos al cargamento, á fin de averiguar si ecsisten á bordo algunas mercancías pertenecientes á enemigos. Como la neutralizacion simulada de las mercancías se hace de tantas maneras diferentes, para buscar las pruebas de esta suplantacion, si la irregularidad de los papeles la hace presumir con fundamento, no se podria rehusar al que hace la visita llevar muy

adelante su investigacion y ecsaminar en sus pormenores lo que constituye el cargamento. Y aun en la hipótesis del principio de que "la bandera cubre la mercancía," se ejerce el derecho de visita no solo sobre los papeles, sino aun sobre el cargamento, cuando ecsiste sospecha de que hay á bordo contrabando de guerra, destinado al enemigo. Es de derecho consuetudinario esta estension dada en ciertos casos al derecho de visita; porque segun las costumbres internacionales, si apesar del tenor de los papeles del buque, hay dudas fundadas contra su autenticidad, entónces el visitante puede ejercer el derecho de inquirir la verdad por medio de un ecsámen mas prolijo de los objetos que ecsisten á bordo. No puede ciertamente, segun prohibicion espresa de muchos tratados, y segun práctica loable, romper escotillas, abrir bultos, pacas ni fardos; pero puede mandar al capitán y tripulacion del buque visitado, que procedan á verificar todas estas operaciones en su presencia. (5)

VII. La intimacion de visita se hace ordinariamente por medio de un tiro de cañon. El buque neutral que reciba tal intimacion por este signo, ó por cualquier otro de los que se suelen usar en semejantes casos en alta mar, debe obedecer desde luego, y sujetarse á esperar y recibir la visita intimada. Si en lugar de ponerse en facha, es decir en actitud de suspender su marcha y esperar, por el contrario procura huir para evitarla, el beligerante puede darle caza usando de la fuerza, sin ser responsable de las averías que pudiera ocasionar al neutral, y sin que este tenga derecho de reclamarlas. (6) Esta es una precisa consecuencia del principio que sirve de regla á los beligerantes, pues que entónces los buques de guerra y los corsarios tienen el derecho perfecto de visita, resultando para los buques mercantes de las naciones neutrales, obligacion incontestable de someterse á ella. Hay mas todavía: si el buque neutral no se limita á huir, sino que resiste con la fuerza la visita que le inti-

(5) Martens, Ensayo sobre los armadores, cap. II, § 22.

(6) Valin, Tratado de presas, cap. IV, sect. I, § II.

ma el beligerante, debe aquel ser declarado buena presa, si en la lucha se le llega á capturar. Ciertamente es que ningun tratado público confirma esta regla de una manera explícita ni directa; pero además de ser de derecho consuetudinario, encuéntrase así prescripto en las ordenanzas particulares de algunas naciones, y sostenida por la mayor parte de los publicistas; si bien Galliani y Rayneval la critican y no la admiten, sino con ciertas restricciones. (7)

VIII. De la aplicacion práctica de esta regla, puede resultar una cuestion muy curiosa. Sabido es que los buques armados en corso y mercadería hacen tambien el comercio, sin perjuicio del carácter de guerra de que momentáneamente se revisten. Ahora bien, ¿las mercancías neutrales que se hallasen á bordo de un corsario, serán tan confiscables como lo es el mismo buque? En donde se sigue el principio de que la bandera cubre la mercadería, la cuestion puede resolverse fácilmente. Pero cuando sucede lo contrario, ha lugar á dudas fundadas; y el asunto se ha discutido y tratado ya en el Almirantazgo ingles, y ante la corte de justicia de los Estados Unidos. En una sentencia pronunciada por el tribunal americano se decidió, que los neutrales tenían el derecho de cargar y hacer transportar sus mercaderías á bordo de un buque mercante armado en corso. Por la misma época, es decir, durante la última guerra entre Inglaterra y los Estados Unidos, el sabio jurisconsulto ingles Sir Williams Scott, sostuvo la doctrina contraria; pero la corte americana ha mantenido la suya de una manera que no deja lugar á dudas. (8)

IX. Hay otra cuestion importante que resulta del ejercicio del derecho de visita, y que merece ser fijada en términos claros. Sabemos ya que los buques mercantes son los únicos que tienen obligacion de prestarse al ejercicio de ese derecho: tam-

(7) Rayneval, Institut. du Droit naturel et des Gens, liv. III, cap. XV.— Galliani, citado por Lampredi.

(8) Wheaton, Elements of Internat. Law, part. IV, cap. III, § 31.

bien debe saberse que en tiempo de guerra las naciones neutrales, para mayor seguridad de su comercio, suelen hacer que sus buques mercantes sean convoyados y escoltados por sus buques de guerra. Ahora bien: los buques mercantes que se hallan en este caso, ¿deben someterse al derecho de visita; ó están libres de él como lo están los buques de guerra que les sirven de escolta? En otros términos. ¿Un buque de guerra puede impedir que el beligerante visite los buques mercantes que conduce? Esta cuestion que Inglaterra ha pretendido resolver por la negativa, se ha agitado en diferentes épocas entre las naciones marítimas, y fué en parte causa de la guerra del Norte de Europa á principios de este siglo. La cuádruple alianza, conocida bajo el nombre de "Segunda neutralidad armada," siguiendo los principios de la primera, declaró que—"bastaba, que el comandante de uno ó varios buques de guerra destinados á convoyar algunos buques mercantes, declarase que en estos no existia contrabando de guerra, para que no pudiese ejercerse el derecho de visita." (9)—Pero por la convencion marítima de 17 de junio de 1801, concluida entre Inglaterra y Dinamarca, las potencias del Norte abandonaron hasta cierto punto el principio, supuesto que se estipuló entónces—"que los buques mercantes convoyados por los de guerra, pudiesen ser visitados por un buque de guerra de la potencia beligerante, pero no por los corsarios ni otros buques pertenecientes á los súbditos de esta potencia."—De todas las convenciones que hasta hoy se conocen, esta es por cierto la única que se desentiende de la inmunidad reconocida y aceptada del pabellon militar de un buque de guerra. En todos los tratados concluidos desde el año de 1815, si se trata de convoyes, se adopta la regla de que—"los buques mercantes escoltados por un buque de guerra de su propia nacion, están libres de la visita por parte de los beligerantes, bajo la declaracion verbal del comandante de la escolta que asegure que los tales buques pertenecen realmente á su nacion, y si se

(9) Citado por Ortolan, Diplomatie de la Mer, liv. III, cap. VII. (8)

dirigen á puntos enemigos, que no llevan á bordo contrabando de guerra.”—De suerte, que puede decirse, que esta regla se halla reconocida por el derecho convencional de nuestra época, y aceptada hasta por un publicista moderno de la escuela positiva. (10)

X. Despues de todo, y apesar de seguirse los principios en todo su rigor, conforme á los cuales es incuestionable que los beligerantes tienen el derecho de verificar la nacionalidad de los buques neutrales, y aun ecsaminar el cargamento cuando no se sigue la mácsima de que “la bandera cubre la mercancía;” parece cierto que la inmunidad de un buque de guerra deberia estenderse hasta los buques mercantes que va convoyando. Apesar de la convencion que Inglaterra concluyó en 1801 con las potencias del Báltico, el gobierno inglés reconoce hasta cierto punto las razones en que se funda esta estension de inmunidad, cuando consiente en que los corsarios no ejerzan el mismo derecho de visita que los buques de guerra, siempre que hay sospechas de que los buques convoyados conducen contrabando, ó mercancías de propiedad enemiga. En efecto, el derecho de visita en los casos comunes, claro es que lo tienen no solo los buques de guerra, sino tambien los corsarios de las potencias beligerantes; y no se alcanza la razon abstracta por la cual este derecho deje de ecsistir respecto de los primeros, en el caso de un convoy, y no cese respecto de los segundos; supuesto que para unos y otros, el convoy que da un gobierno neutral, es una pública y solemne declaracion de que los buques convoyados navegan en regla.

XI. Sin embargo, es preciso reconocer con Rayneval, que hay casos en que el beligerante puede insistir para con el comandante de un convoy, á fin de que él mismo proceda al ecsámen de las mercancías de los buques convoyados. Puede suceder, v. g., que bajo las sombras de la noche, de una espesa niebla, ó del mal tiempo que interrumpa el órden de la navegacion

(10) Kluber, Droit des Gens moderne, § 293.

de los buques convoyados, algun extranjero cubriéndose con el pabellon que protege á estos, se haya introducido furtivamente entre ellos, como ha sucedido algunas veces. Si hay presunciones fundadas de que se ha verificado un hecho semejante, claro es que al hacerse la denuncia al comandante del convoy, está obligado á proceder por sí mismo, ó por medio de sus oficiales, á hacer una visita al buque ó buques sospechosos; y aun á admitir un oficial del buque beligerante, para que sea testigo del acto, sin que por esto se rebaje en lo mas mínimo la dignidad del gobierno que representa.—“Parece que la justicia, dice el citado autor, de acuerdo con el buen sentido, debe aconsejar al comandante del convoy que tome en consideracion la denuncia que le haga un crucero. Si esa denuncia es vaga é insignificante, si no es mas que una simple presuncion fundada en delaciones anónimas, no merece por cierto ser tomada en consideracion, porque ni los tratados ni la sana razon deben admitirla, porque no seria sino resultado de la codicia ó de una combinacion clandestina. Pero si tal denuncia se funda en títulos positivos y evidentes, no se alcanza la razon de justicia, conveniencia ó dignidad para rechazarla. Al admitirla sin embargo, el comandante del convoy debe practicar por sí mismo la investigacion, sin permitir que el crucero se entrometa á hacerla, porque ceder en este punto seria entónces herir la dignidad de su bandera, permitiendo que un extranjero ejerciese actos de autoridad en un buque en que él solo tiene derecho de mandar. Lo mas que podria admitir, seria la presencia de un oficial de parte del crucero; y si rehusa esta medida por un falso punto de honor, correria el riesgo de comprometerse, provocando una querrela inevitable, y aun las vías de hecho, cuyas consecuencias seria imposible preveer.” (11)

XII. Lo dicho procede, cuando los buques de guerra que dan el convoy pertenecen á la misma nacion de los buques convoyados, y no cuando pertenecen á otra igualmente neutral. Y

(11) Rayneval, De la Liberté des Mers, tom. I, cap. XVIII, § IV.

la razon de esta diferencia es muy clara: si un gobierno merece crédito cuando responde auténticamente de la conducta de sus súbditos ó ciudadanos, no sucede lo mismo cuando se trata de personas extranjeras que no residen en su propio territorio, y ningun Estado se halla en la obligacion de atenerse á lo que en este particular afirma aquel, ó su representante. Sin embargo, el conde Luchesi-Palli (12) opina, que los gobiernos civilizados deberian, de comun acuerdo, establecer un código de derecho marítimo que tuviese por base, entre otros principios, el siguiente:—“No visitar los buques mercantes, sino en el caso en que no sean convoyados por un buque de guerra de la nacion á que pertenezcan, ó por el de otra potencia que los hubiese admitido bajo su proteccion.”—Pero, en resúmen, esta es una teoría bella, si se quiere; mas por ahora ninguno la ha admitido en la práctica. El derecho consuetudinario y aun el convencional, están en contra.

XIII. Durante la última guerra, esta cuestion se agitó tambien entre los Estados-Unidos y Dinamarca. El gobierno danés publicó en 1810 una ordenanza declarando, que se tendrian por buena presa todos los buques neutrales que, siendo neutrales respecto de la Gran-Bretaña y de las demas naciones que con ella se hallasen en guerra, se valiesen de convoyes ingleses en el Báltico y en el Atlántico. Por consecuencia de esta disposicion, fueron apresados algunos buques americanos, y declarados buena presa en Dinamarca juntamente con sus cargamentos. Mas adelante se entabló sobre este punto una larga discusion entre ambos gobiernos, siendo ministro de los Estados-Unidos en Copenhague el publicista americano Mr. Wheaton, cuya autoridad hemos tan frecuentemente invocado. Entre otras razones alegadas por el hábil negociante, presentaba las siguientes:—“El principio sentado por la enunciada ordenanza, tal como ha sido interpretada por los tribunales del pais, con-

(12) Luchesi-Palli, Principes du Droit publique maritime, en la conclusion.

siste en que el simple hecho de haber navegado bajo un convoy enemigo es, *per se*, una causa justificable, no ya de simple captura ó detencion, sino aun de condenacion ante los tribunales del otro beligerante; y eso prescindiendo de las pruebas de la propiedad, sin tomar en cuenta las circunstancias ó motivos que hubiesen obligado á los buques neutrales á juntarse al convoy, ni la legalidad de su viage, ó la inocencia de su conducta bajo otros respectos. La equidad de una pretension tan rigurosa de parte de un beligerante, tan nueva en su apariencia y tan importante por sus consecuencias, ántes de ser aprobada por los Estados neutrales, merecia ser rigurosamente demostrada por los publicistas, y era necesario hacer ver que habia sido admitida por el uso de las naciones. Ni uno solo de los numerosos intérpretes del derecho internacional habia hecho mencion de ella: hasta allí ninguna nacion beligerante habia obrado jamas en consecuencia de ese principio, y no podia decirse que una sola nacion neutral lo hubiese aceptado nunca.”

XIV. “Los buques americanos de que se trata, prosigue el distinguido diplomático, se ocupaban en su acostumbrado y legal comercio entre la Rusia y los Estados-Unidos, y ni estaban armados, ni habian opuesto resistencia alguna á los cruceros daneses: fueron apresados al regresar de su viage despues de haber pasado el Báltico y sometídose al ecsámen de los cruceros y autoridades de Dinamarca; y se les condenó en virtud de un edicto que les era desconocido, que por consiguiente no ecsistía para ellos al tiempo de su partida de Cronstad, y debia considerarse como una medida no autorizada de una legislacion retroactiva, á ménos que no se demostrase su conformidad con la ley comun y preexistente de las naciones. Ciertamente es que el hecho de haberse encontrado en compañía de un convoy enemigo podia hacer presumir que el buque y su cargamento eran enemigos, de la propia manera que se presume, hasta obtener la prueba en contrario, que las mercancías apresadas á bordo de un buque enemigo pertenecen á este. Pero semejante presuncion no es de aquellas que el derecho llama *juris et de jure*, que,

se tienen por concluyentes y no admiten prueba en contrario. En el caso que nos ocupa, no hay mas que una ligera presuncion, que por consiguiente debe ceder en presencia de la prueba en contrario." (13)

XV. Este negocio se concluyó en 1830 en favor de los Estados- Unidos, si bien estipulándose que no sirviese de precedente ni de regla para lo futuro en los casos ocurrentes. Mucho valió por cierto la habilidad del negociador americano; pero no es muy seguro que deje de ser un hecho irregular, y aun ilegal, el de un buque neutral navegando bajo el convoy de uno de los beligerantes; y en todo caso, esa circunstancia no puede ni debe librarlo de la visita, si esta es realizable en el acto. Mas si el buque neutral se reúne accidentalmente en alta mar á uno ó muchos buques de guerra, pertenecientes á una potencia beligerante, y navega con ellos en conserva, sin pretender su proteccion ni tener mas objeto que librarse de las molestias de la visita á favor de algun choque ó combate, que accidentalmente sobreviniese entre los enemigos, eso no parece que sea sino un ardid inocente, que no deberia imputarse á delito, ni por consiguiente someter al buque y su cargamento á la pena terrible de confiscacion. Tal era precisamente el caso de los buques americanos, cuya conducta merecia disculpa por el deseo natural que tenian de libertarse del estremado rigor de los derechos de Napoleon sobre bloqueo continental.

(13) Wheaton, Elements of International Law, part. IV, cap. III, § 32.

LECCION DECIMA-TERCERA.

DEL ASILO MARÍTIMO.

- I.—Fundamento del derecho de asilo.
- II.—Diferencia entre el tránsito de tropas y el de buques.
- III.—Reglas á que deben sujetarse los buques beligerantes, que están en un mismo asilo neutral.
- IV.—Restricciones impuestas á los beligerantes dentro de las aguas territoriales de un neutral.
- V.—Medidas de la autoridad local para hacer efectivas esas restricciones.
- VI.—Derecho que tiene sobre la presa la potencia neutral, cuyas aguas se han violado.
- VII.—Condiciones para el ejercicio de ese derecho.
- VIII.—Estension que puede darse á ese derecho.
- IX.—Otra limitacion del derecho del beligerante en este respecto.
- X.—Asilo de las presas marítimas.
- XI.—Derechos de los neutrales en estos casos.
- XII.—Tribunales de presas.
- XIII.—No pueden establecerse en territorio neutral.
- XIV.—Modificaciones de esta regla.
- XV.—Venta de presas marítimas en territorio neutral.
- XVI.—Derecho convencional en este respecto.
- XVII.—Un beligerante no puede violar el asilo, que otro beligerante halla en puerto neutral.

I. Una de las primeras y mas importantes obligaciones que tienen las potencias beligerantes, es la de no perturbar en lo mas mínimo la paz y tranquilidad de las neutrales, absteniéndose de cometer en el territorio de estas ningun género de hostilidades; no ya contra el pais neutral, pero ni aun entre sí mismas. Esta, que es obligacion para los beligerantes, es para los neutrales un perfecto derecho, que pueden hacer valer aun por medio de la fuerza en caso necesario. (1) Este principio es

(1) Kluber, Droit des Gens, §§ 283 y 285.

se tienen por concluyentes y no admiten prueba en contrario. En el caso que nos ocupa, no hay mas que una ligera presuncion, que por consiguiente debe ceder en presencia de la prueba en contrario." (13)

XV. Este negocio se concluyó en 1830 en favor de los Estados- Unidos, si bien estipulándose que no sirviese de precedente ni de regla para lo futuro en los casos ocurrentes. Mucho vali6 por cierto la habilidad del negociador americano; pero no es muy seguro que deje de ser un hecho irregular, y aun ilegal, el de un buque neutral navegando bajo el convoy de uno de los beligerantes; y en todo caso, esa circunstancia no puede ni debe librarlo de la visita, si esta es realizable en el acto. Mas si el buque neutral se reune accidentalmente en alta mar á uno 6 muchos buques de guerra, pertenecientes á una potencia beligerante, y navega con ellos en conserva, sin pretender su proteccion ni tener mas objeto que librarse de las molestias de la visita á favor de algun choque 6 combate, que accidentalmente sobreviniese entre los enemigos, eso no parece que sea sino un ardid inocente, que no deberia imputarse á delito, ni por consiguiente someter al buque y su cargamento á la pena terrible de confiscacion. Tal era precisamente el caso de los buques americanos, cuya conducta merecia disculpa por el deseo natural que tenian de libertarse del estremado rigor de los derechos de Napoleon sobre bloqueo continental.

(13) Wheaton, Elements of International Law, part. IV, cap. III, § 32.

LECCION DECIMA-TERCERA.

DEL ASILO MARÍTIMO.

- I.—Fundamento del derecho de asilo.
- II.—Diferencia entre el tránsito de tropas y el de buques.
- III.—Reglas á que deben sujetarse los buques beligerantes, que están en un mismo asilo neutral.
- IV.—Restricciones impuestas á los beligerantes dentro de las aguas territoriales de un neutral.
- V.—Medidas de la autoridad local para hacer efectivas esas restricciones.
- VI.—Derecho que tiene sobre la presa la potencia neutral, cuyas aguas se han violado.
- VII.—Condiciones para el ejercicio de ese derecho.
- VIII.—Estension que puede darse á ese derecho.
- IX.—Otra limitacion del derecho del beligerante en este respecto.
- X.—Asilo de las presas marítimas.
- XI.—Derechos de los neutrales en estos casos.
- XII.—Tribunales de presas.
- XIII.—No pueden establecerse en territorio neutral.
- XIV.—Modificaciones de esta regla.
- XV.—Venta de presas marítimas en territorio neutral.
- XVI.—Derecho convencional en este respecto.
- XVII.—Un beligerante no puede violar el asilo, que otro beligerante halla en puerto neutral.

I. Una de las primeras y mas importantes obligaciones que tienen las potencias beligerantes, es la de no perturbar en lo mas mínimo la paz y tranquilidad de las neutrales, absteniéndose de cometer en el territorio de estas ningun género de hostilidades; no ya contra el pais neutral, pero ni aun entre sí mismas. Esta, que es obligacion para los beligerantes, es para los neutrales un perfecto derecho, que pueden hacer valer aun por medio de la fuerza en caso necesario. (1) Este principio es

(1) Kluber, Droit des Gens, §§ 283 y 285.

aplicable á las guerras continentales, bien así como á las marítimas, con algunas diferencias que resultan de la situación particular de ciertas partes del mar vecinas á la costa. Cuando se trata del paso de un cuerpo de ejército por un territorio neutral, el soberano de este territorio tiene derecho de oponerse é impedirlo, rechazando con la fuerza al que tal intentase. Pero cuando un buque ó una escuadra se dirigen á su destino, pasando por las aguas territoriales de una nación, ni este paso ataca el derecho de propiedad, ni irroga perjuicio ninguno al Estado á cuyo territorio pertenezcan aquellas aguas. Y la razón es, porque según hemos dicho ya, una nación no posee un derecho exclusivo de propiedad sino en los puertos, radas, bahías ó golfos que están completamente enclavados dentro de su territorio; y en la línea de respeto, en la distancia del tiro de cañón de las costas, solo tiene el poder de sobrevigilancia, jurisdicción é inspección, en cuya virtud si bien puede vigilar á los buques extranjeros, impidiendo que hagan algo ofensivo á sus propios derechos, no por eso puede oponerse al tránsito pacífico de dichos buques.

II. Por tanto; la diferencia entre el tránsito de tropas por el territorio de una potencia neutral, y el de los buques beligerantes por sus aguas territoriales, resulta de la misma naturaleza de las cosas. En el primer caso, ese tránsito no puede verificarse sin causar un mal positivo al país, atacando además el derecho de propiedad del soberano. En el otro caso, por el contrario, no puede alegarse perjuicio alguno positivo, puesto que el tránsito se verifica en un espacio cuyo uso es común á todos. (2) De manera que si bien es cierto lo que dice Vattel (3), á saber: que cuando una potencia quiere hacer pasar sus tropas por un territorio neutral, debe previamente pedir permiso al soberano del país, eso se debe entender del territorio continental y no de las aguas territoriales. Sin embargo, aunque

(2) Wheaton, Elements of International Law, part. IV, cap. III, § XIII.

(3) Vattel, Droit des Gens, liv. III, cap. VII, § 120.

no pueden alegarse derecho ni obligación respectivamente, nunca están de más, entre naciones que cultivan relaciones pacíficas, la cortesía y miramientos. Por lo mismo, si hay tiempo para ello y la combinación de sus operaciones no lo impide, no vemos por qué un beligerante no haya de dar previo aviso, al soberano del país, de su intención de pasar por sus aguas territoriales.

III. Las reglas relativas á la entrada y permanencia momentánea de los buques en los puertos extranjeros, son las mismas en tiempo de paz que en el de guerra. Fuera de los límites impuestos por la autoridad local ó por las prohibiciones consentidas en los tratados, los puertos neutrales quedan abiertos para los beligerantes, tolerando sobre todo la costumbre internacional la entrada de buques, que arriban con la mira de escaparse de los peligros del mar, ó para refrescar sus víveres. De ordinario, las potencias previsivas cuidan de estipular espresamente en sus tratados todo lo relativo á semejantes arribadas accidentales. Por lo mismo, dos buques, ó dos escuadras enemigas, pueden hallarse juntos en su ruta, ó anclar en los puertos y mares territoriales de una potencia neutral con cuanta seguridad pudiera desearse y sin inconveniente alguno, dejando instantáneamente su carácter de enemigos en cuanto á los efectos inmediatos; porque no podemos usar contra nuestro enemigo de los derechos de la guerra, sino en nuestro propio territorio, ó en el suyo, ó en el que no pertenece á ninguno. (4)

IV. Conforme á estos principios, admitidos por los publicistas más eminentes, y consagrados por el derecho consuetudinario y convencional, los beligerantes no pueden hostilizarse en las aguas territoriales de una potencia amiga, sin violar directamente los derechos de la neutralidad; y apenas es tolerable, *dum fervet opus*, como se espresa Bynkershoek, si en el ardor de una lucha comenzada fuera de la línea de respeto de los buques combatientes, llegan á penetrar dentro de las aguas terri-

(4) Bynkershoek, Quæst. jur. publici, lib. I, cap. VIII.

toriales; pero jamás dentro de los puertos, radas ó bahías, porque esto ya sería un verdadero ultraje á la potencia neutral. En este caso, la autoridad del país puede y debe usar de la fuerza, empleando la artillería de sus fortalezas, para obligar al que ataca á suspender la lucha.

V. Durante la guerra de la independencia americana, época en que se formó en el Norte de Europa la primera neutralidad armada, las potencias del Báltico que la formaron, quisieron que se reconociese en todo este mar el privilegio de no ser el teatro de ningún combate entre los beligerantes, constituyéndose así en una especie de *mare clausum*, aunque no en el sentido de Selden; pero si bien aceptó Francia aquella declaración, Inglaterra no hizo lo mismo, quedando las cosas como ántes estaban; es decir, guardándose la inviolabilidad de las aguas territoriales, y más todavía la de los puertos, radas y bahías. Pero para lograr este debido respeto, la autoridad local por su parte debe también dictar las medidas necesarias, á fin de prevenir cualquier ataque á los derechos de la neutralidad. Una de esas medidas consiste en impedir la salida simultánea de los buques pertenecientes á diversas potencias beligerantes, no permitiendo la de los unos sino pasadas á lo ménos veinte y cuatro horas de la de los otros, según está establecido por la costumbre y aun por algunos tratados con las potencias berberiscas.

VI. La ilegalidad de las hostilidades cometidas dentro de las aguas territoriales de un Estado neutral, estraña necesariamente la de las presas hechas dentro de las mismas aguas, bien sea que dichas presas se hagan por buques de guerra, ó por buques corsarios. La potencia beligerante á que pertenezca el buque apresador, está obligada á restituir la presa á su primer propietario; y la potencia neutral cuyo territorio se ha violado, tiene el derecho y la obligación de ejecutar por sí misma esta restitución, si por ventura la presa ha sido llevada á alguno de sus puertos. Sin embargo, la nulidad de las presas hechas de esta manera no es tan absoluta, que pueda ser declarada tal *ipso jure*, y sin reclamación de parte del Estado neu-

tral, cuyos derechos se juzgan violados.—“Es una regla técnica de los tribunales de presas en estos casos, dice con tal motivo el publicista Wheaton, la de no restituir en su propiedad á los reclamantes particulares, ó no mediar formalmente queja del gobierno neutral, cuyo territorio haya sido violado. Esta regla se funda en el principio, de que solo el Estado neutral puede alegar ataque á sus derechos por semejante presa; y que el enemigo no tiene por sí ninguno para intervenir en el negocio, ni prevalerse de aquellos.” (5)

VII. Ahora, en cuanto al derecho que un gobierno neutral tiene de soltar por sí mismo las presas de que vamos tratando, esto depende de una condición de hecho *sine qua non*, á saber: que los buques ó efectos apresados se hallen realmente en poder de este gobierno; es decir, en puertos, radas, bahías, ríos ó aguas territoriales sujetos á su jurisdicción. No decimos con esto que la potencia neutral tenga competencia para calificar la nulidad ó validez de la presa, teniendo en cuenta la querrela de los beligerantes y las leyes que deben observar en la guerra marítima, porque esa es una cuestión que no le incumbe examinar, ni tiene derecho de meter en ella la mano para resolverla. Pero al usar de este poder, haciendo cesar las consecuencias de actos hostiles, ilegítimamente cometidos en buques sujetos á su jurisdicción, no hace sino sostener su buen derecho y su propia causa: la causa de su dignidad é independencia. Si la presa se ha hecho en sus aguas territoriales, más no en sus puertos fortificados, sin tener fuerza para impedirla, entónces no le queda más camino que el de las negociaciones diplomáticas. Mas si la presa está en sus manos, por decirlo así, no necesita de acudir á juicio ajeno para esperar la calificación de su derecho. La potencia neutral da libertad á la presa sin mezclarse en la averiguación de su validez ó nulidad. A esta doctrina debe referirse otra restricción indicada por Wheaton en los términos siguientes:—“Por decisión judicial se ha determinado que la

(5) Wheaton, Elements of Internat. Law, part. IV, cap. III, §§ VIII y IX.

jurisdicción de un Estado neutral, en lo relativo á la validez de las presas, hechas con violación de la inmunidad de su territorio, no debe emplearse sino en restituir de liso en llano la propiedad apresada, cuando esta ha sido voluntariamente conducida al territorio de ese Estado; pero que semejante jurisdicción no debe extenderse hasta imponer multas ó indemnizaciones, á título de penas, como en los casos ordinarios de ofensas marítimas." (6)

VIII. De toda esta doctrina resulta una nueva cuestión, á saber: si conducida la presa al país del que la hizo, y condenada por los tribunales competentes, el gobierno neutral conservará sin embargo el derecho de restituirla á su primer dueño, cuando pueda haberla en su territorio.—"Eso puede ser dudoso, dice el mismo publicista, en caso de que la presa haya pasado á manos de un tercer poseedor de buena fé, que no haya tenido conocimiento de la ilegalidad de la presa; pero está decidido que la jurisdicción neutral tiene el derecho de restituirla á los primitivos propietarios, cuando se encuentra en poder del mismo aprehensor, prevaleiéndose de la sentencia condenatoria obtenida en su propio país." (7)—Y aun debe decirse, que el gobierno neutral conserva su derecho, aunque se trate de un poseedor de buena fé, sobre todo cuando apesar de sus reclamaciones públicas por la violación de su territorio, se ha declarado sin embargo buena la presa. La razón es, porque un gobierno neutral cuyo territorio ha sido notoriamente violado, no tiene ninguna obligación de subordinar, digámoslo así, su buen derecho á una jurisdicción extranjera, sometiéndose á las consecuencias de su decisión. Puede suceder que esta doctrina tenga en la práctica algunos inconvenientes; pero no por eso es ménos incuestionable el principio en que se funda semejante derecho.

IX. Lo dicho procede no solo en los casos especificados has-

(6) Wheaton, Elements of Internat. Law, part. IV, cap. II, § IX.

(7) Wheaton, *ibidem*.

ta aquí, sino también cuando algunas fuerzas navales beligerantes se encuentran estacionadas en alguna bahía, ó embocadura de río pertenecientes á una potencia neutral, con el fin de aprovecharse de aquella ventajosa posición para ejercer los derechos de la guerra. Por consiguiente, si un buque beligerante, de crucero ó al ancla en aguas neutrales, apresado por medio de sus embarcaciones menores á otro buque, aun cuando este se encuentre fuera de dichas aguas, la presa es ilegítima de todo derecho; porque si bien no se ha hecho uso de la fuerza dentro del mismo territorio neutral, sin embargo la presa es el resultado directo del uso de ese territorio; y uso de esa clase, para caer á mansalva sobre su enemigo, no está ciertamente permitido entre naciones que saben hacer respetar su dignidad. (8)

X. A excepción de estos casos, que la diversidad de las circunstancias modifican, el mismo asilo de que gozan en los puertos neutrales los buques de guerra y corsarios de las diversas potencias beligerantes, lo gozan también las presas que allí sean conducidas por dichos buques de guerra ó corsarios. Como el Estado neutral no tiene derecho ninguno de ingerirse en los actos ejercidos conforme á las leyes de la guerra por un beligerante, desde el momento en que el apresador enarbola la bandera de su nación á bordo de la presa, ya esta debe considerarse como una propiedad de ese Estado ó sus súbditos, á lo ménos provisionalmente, y mientras se hace la declaración de buena presa por el tribunal competente. Con semejante título, el buque apresador tiene derecho de reclamar en los puertos amigos el mismo asilo que se concede á los buques de las demás potencias beligerantes.

XI. Sin embargo, no debemos desentendernos del hecho capital de que un Estado que tiene la propiedad y el derecho de policía en sus puertos, es y debe ser libre para abrir y cerrar la entrada de ellos, segun que lo estime conveniente á los intereses y tranquilidad del país; y que por tanto, los beligerantes no

(8) Wheaton, Elements of Internat. Law, part. IV, cap. III, § IX.

pueden reclamar como un derecho que les pertenezca, el de entrar solos y con sus presas. El uso constante de las naciones ha sido el de considerar este punto como dependiente de la soberanía territorial, tanto mas cuanto que la admision de las presas puede dar margen á conflictos y embarazos graves. Por eso los tratados internacionales contienen frecuentemente, respecto de las presas marítimas, ó disposiciones especiales prohibitivas del derecho general de asilo, fuera de los casos de arribada forzosa por supuesto; ó estipulaciones espresas que impongan la obligacion de dar ese asilo. En semejantes casos, lo que esté explícitamente estipulado en los tratados, será lo que constituya la verdadera regla legal, á que deberán atenerse las potencias contratantes. Pero á falta de disposicion especial en ellos, cada potencia neutral es completamente libre, salvo los casos de arribada forzosa, de admitir ó no en sus puertos las presas que se hagan recíprocamente los beligerantes; bien entendido que la regla comun, á la cual pudiéramos llamar consuetudinaria, es la de admitir uniformemente dichas presas. Pero si la potencia neutral, en uso de su incontrastable derecho, adopta una determinacion contraria, y rehusa la entrada en sus puertos á las presas de uno de los beligerantes, por las reglas comunes y reconocidas que rigen en materia de neutralidad, debe observar la misma conducta respecto del otro beligerante, y el no verificarlo así presentaria un verdadero *casus belli*.

XII. La práctica universal de las naciones ha decidido ya quien deba ser el juez competente que con su sentencia definitiva, declare cuál presa marítima es ó no buena, haciéndola ó no pasar al dominio del aprehensor. (9) Despues de haber sido debatida esta cuestion por largo tiempo entre los publicistas, todo el mundo está hoy completamente de acuerdo en reconocer, que cada gobierno, por medio de sus tribunales comunes ó de almirantazgo, es el único juez competente de la legitimidad de las presas, hechas por sus buques de guerra ó cosarios; y esa

(9) Lampredi, Comercio de los neutrales en tiempo de guerra, cap. XIII.

regla incontestable é incontestada hoy, se funda en que las presas marítimas son consecuencia de actos de guerra, ejercidos por el beligerante en uso de su independiente soberanía, y en que las naciones, cada una de por sí y por no tener un superior comun, son las únicas que pueden juzgar y calificar la legitimidad de sus propios actos. (10)

XIII. Supuesta esta doctrina, y supuesta la regla á la cual sirve de fundamento, se presenta la cuestion siguiente: ¿El derecho de asilo que disfrutaban los buques beligerantes en un puerto neutral, pudiendo llevar á este las presas hechas sobre su enemigo, se estiende hasta poder calificar allí mismo la nulidad ó validez de dichas presas? En otros términos. ¿Una potencia beligerante puede establecer funcionarios públicos en un territorio neutral, para declarar la legitimidad de las presas? Claro es que no, como estaba demostrado desde la época en que escribia Lampredi su precioso libro sobre el comercio de los neutrales en tiempo de guerra. (11) Hemos visto por qué cada gobierno es el único juez competente de sus propios actos; y si bien en determinados casos, se reconoce en un gobierno neutral el derecho de restituir á sus primitivos propietarios, las presas hechas por un beligerante, esta regla no está por cierto en contradiccion con el principio sentado, porque en este caso el gobierno neutral no ejerce una verdadera jurisdiccion de presas, ni pretende erigirse en juez entre los beligerantes, y siempre es cierto que quien lo es legítimamente es el gobierno del apresador. Ahora bien; como este gobierno no puede ejercer jurisdiccion alguna en territorio neutral, sin espreso consentimiento del soberano del país, es fuera de toda duda, que para constituir en territorio neutral una jurisdiccion de presas, bien sea en la persona de su cónsul ó la de cualquiera otro funcionario, necesaria de la autorizacion del soberano de este territorio.

XIV. Y en todo rigor, tal vez esta autorizacion no puede

(10) Lampredi, *loco citato*.

(11) *Idem, ibidem*.

ser concedida por el soberano del territorio neutral, porque el carácter de tal, le prohíbe convertir un puerto suyo, no ya en asilo, sino en lugar á donde los beligerantes concurran á consumir sus actos hostiles.—“La jurisdicción de guerra, en materia de presas, dice Wheaton, no puede ejercerse por una autoridad delegada, que resida en territorio neutral, como acontecia en el caso de un tribunal consular, actuando en dicho territorio en virtud de las instrucciones que le comunique el gobierno del aprehensor. Un Estado neutral, no puede otorgar en su propio territorio jurisdicción de esta naturaleza á los agentes de una potencia beligerante, porque el mismo gobierno neutral carece del derecho de ejercerla, si no es en el caso en que su soberanía haya sido violada en el hecho de la presa. Por eso, una sentencia condenatoria pronunciada por el cónsul de una potencia beligerante, en un puerto neutral, siempre se ha considerado como insuficiente para transmitir el dominio de los buques y mercancías, que se han apresado en la guerra.” (12)—Lo dicho no procede tratándose de practicar diligencias del momento y de reunir pruebas y justificantes de los hechos, pues que sobre no ejercerse jurisdicción en estas actuaciones, en el interes comun de las partes está que se descubra la verdad, recogiendo, ántes de que se pierdan, los vestigios que esa verdad pudiera dejar bajo la huella de los hechos.

XV. Propondrémos ahora otra cuestion, que resulta naturalmente de lo que acabamos de establecer. ¿Una presa marítima podrá ponerse en venta pública, en un puerto de potencia neutral? Algunos autores opinan por la afirmativa.—“Un armador, dice Vattel, conduce su presa al primer puerto neutral y la vende allí libremente. Pero no puede desembarcar á sus prisioneros, para tenerlos cautivos en tierra, porque conservar y retener prisioneros de guerra, es una continuacion de las hostilidades.” (13)—Mas supuestos los principios que regulan la neu-

(12) Wheaton, Elements of Internat. Law, part. IV, cap. II, § 15.

(13) Vattel, Droit des Gens, liv. III, cap. VII, § 132.

tralidad, no parece admisible que los gobiernos neutrales, autoricen en su territorio semejantes ventas, porque si bien una autorizacion de esta naturaleza, aunque sea tácita, no sea directamente un acto hostil, es sin embargo notoriamente perjudicial á los intereses del beligerante á quien se haya hecho la presa, y es, en cierta manera, asociarse al resultado final de las hostilidades. Los buques beligerantes deben, ciertamente, hallar en los puertos neutrales un asilo comun, seguro y protector; pero no un lugar de abrigo en que puedan ir á consumir, á mansalva, sus actos hostiles. Sin embargo, puede haber casos en que la venta sea una medida urgente y verdaderamente conservadora de los intereses comunes de las partes. Si v. g. el buque apresado está en tan mala situacion que no pueda continuar su viage, ó que las mercancías no puedan conservarse por más tiempo, sin riesgo de perderse totalmente, claro es que entónces la venta es lícita, y al gobierno del apresador debe ser permitido proceder á estos actos en el territorio neutral, salvo siempre lo que se decida acerca de su valor, en el tribunal competente.

XVI. El derecho convencional está perfectamente de acuerdo con estos principios, porque en los tratados ecisistentes, ó no se habla cosa alguna respecto de la venta de las presas, en territorio neutral, ó se prohíbe espresamente; y aun esa venta, en los casos señalados, no puede considerarse sino como una escepcion de la regla general, que está vigente en todas las naciones marítimas, conforme á la cual los apresadores deben conducir sus presas á los puertos del Estado á que pertenecen los armadores, y si es posible al punto mismo de su procedencia (14), cuidando de no distraer cosa alguna de las dichas presas, hasta que se pronuncie la correspondiente sentencia. Lo dicho procede, cuando se trata de ventas en un puerto meramente neutral; mas no cuando este puerto pertenece á un aliado, porque en semejante caso,—“nada impide al gobierno de tal Estado, dice

(14) Véase nuestra Ordenanza de corso, que es la ley 4<sup>a</sup>, tít. 8<sup>o</sup>, lib. 6<sup>o</sup>, N. R., en que se halla espresamente establecido todo lo dicho.

Wheaton, permitir á su aliado el ejercicio de este acto final de las hostilidades, aunque él mismo carezca de la facultad de pronunciar una sentencia condenatoria: ambos gobiernos tienen un interes comun, y ambos pueden considerarse autorizados para dictar todas aquellas medidas que tiendan á afirmar el éxito de sus armas, y á aprovecharse mútuamente de sus respectivos puertos." (15)

XVII. El asilo que el derecho internacional concede á un buque refugiado dentro de las aguas de un Estado neutral, en donde por ningun capítulo debe ser hostilizado, es ya un principio que no admite duda ninguna. Algunos autores opinan sin embargo, que en el caso en que dos buques ó dos escuadras enemigas, se estén batiendo fuera de los límites marítimos de una potencia neutral, y en el calor del combate, *dum fervet opus*, el vencedor traspasa esos límites persiguiendo á su enemigo, no incurre en violacion ninguna.—"Puede dudarse ademas, dice Bynkershoek, que es el fundador de esta doctrina, si es ilícito á un enemigo que ha empezado el combate en alta mar, perseguir al que huye hasta dentro de los puertos y rios de una potencia neutral."—Este publicista cita algunos decretos de los Estados generales de Holanda, que resuelven la cuestion en sentido afirmativo, y luego añade:—"Si, pues, dos escuadras se batien en alta mar y la una da caza á la otra, yo no me opongo á que el vencedor persiga á la escuadra vencida, aunque vaya á refugiarse á territorio amigo.... En una palabra, en el territorio de un amigo comun hay derecho de impedir el principio de un acto hostil; pero no lo hay de impedir, *dum fervet opus*, la consumacion del ya comenzado fuera de los límites de ese territorio." (16)—A la escuela contraria pertenece Wheaton, y se expresa en estos términos:—"No tiene escepcion ninguna la regla que establece, que una entrada voluntaria en territorio neutral con designios hostiles, es absolutamente ilegal."—Y cita co-

(15) Wheaton, Elements of Internat. Law, part. IV, cap. II, § XV.

(16) Bynkershoek, Quæst. juris publici, lib. I, cap. VIII.

mo conforme á la suya, la opinion del eminente jurisconsulto ingles Sir Williams Scott. (17)

XVIII. En cuanto al asilo que un buque beligerante puede hallar en un puerto enemigo, en donde acuda á refugiarse en un caso de apuro y grave conflicto marítimo, es necesario repetir aquí lo que Bynkershoek dice (18) respecto de ciertos actos relativos:—"El rigor de la policía permite apoderarse de él: la grandeza de alma lo prohíbe."—En efecto, aunque pueden citarse varios ejemplares de magnanimidad de parte de algunas naciones, todavía esta magnanimidad no está desgraciadamente erigida en regla de conducta, y rigurosamente hablando, el buque beligerante que tiene la desgracia de necesitar del refugio de puerto enemigo, puede ser apresado, y su tripulacion ser tratada como prisionera de guerra. Ley terrible y aun odiosa; pero así es como las naciones entienden y sostienen sus intereses ó derechos.

(17) Wheaton, loco citato.

(18) Bynkershoek, Quæst. juris publici, lib. I, cap. VIII.

LECCION DECIMA-CUARTA Y ULTIMA.

DE LOS BLOQUEOS.

- I.—Definición del derecho de bloqueo.
- II.—Consecuencias de ella.
- III.—Circunstancias que caracterizan un puerto bloqueado.
- IV.—Notificación diplomática de un bloqueo.
- V.—No basta para que se considere efectivo el bloqueo.
- VI.—Doctrina inglesa en este respecto.
- VII.—Consecuencias de esta doctrina.
- VIII.—Espíritu liberal de las doctrinas francesas.
- IX.—Principio observado por los Estados-Unidos.
- X.—Penas de la violación del bloqueo.
- XI.—Términos para la imposición de esas penas.
- XII.—Diferentes doctrinas sobre esta dilación.
- XIII.—Resumen de los principios que rigen en materia de bloqueo.
- XIV.—Consecuencias generales.
- XV.—Resumen de los principios de la escuela francesa.
- XVI.—Conclusion.

I. Una de las diferencias mas características entre la guerra continental y la guerra marítima, es ciertamente la que resulta del derecho del bloqueo. Aniquilar el comercio del enemigo, si es posible, impedir el acceso á sus puertos y costas á los que pudiesen mantener relaciones útiles con él, y evitar que salga á proporcionárselas, seria en efecto uno de los medios mas eficaces para forzarle á la paz, poniendo término á la guerra. Semejante prohibición de parte de un beligerante, puede tener lugar de hecho y de derecho, cuando en buena guerra ocupa con fuerzas navales suficientes las avenidas y entradas de los puertos, radas, bahías ó rios pertenecientes á su enemigo.—“Un lugar bloqueado, dice Kluber, sea puerto, plaza fuerte ó lo que fuere, es aquel en que por las disposiciones del poder que ataca

con tropas ó buques estacionados y suficientemente cercanos, hay evidente peligro de entrar sin espreso consentimiento de ese poder. En tanto que, segun esta determinacion, se reputa bloqueado un lugar, como v. g. un puerto, los neutrales deben considerarlo cual si estuviese en manos de la potencia bloqueadora; la cual, por consiguiente, tiene el derecho de escluir de allí para el comercio y navegacion con aquel lugar, á las potencias neutrales y sus súbditos.” (1)

II. Semejante definición dada por un publicista de la escuela positiva, no es mas que el resumen de los principios universalmente reconocidos por los demas escritores, ratificados por el derecho convencional y sancionados por la práctica constante. De dicha definición resulta, que para considerar un bloqueo marítimo propiamente tal, es necesario que esté formado real y efectivamente con suficientes fuerzas navales que lo hagan eficaz; siendo por otra parte cierta é inconcusa la obligación que las potencias neutrales tienen, obligación fundada en la misma naturaleza de la neutralidad, de no traspasar los límites señalados y ocupados por la potencia bloqueadora. Y decimos *ocupados* porque esta circunstancia la esige la razon natural, y tambien el derecho convencional. Todos los tratados de potencia á potencia, que tratan de bloqueos, esigen que una fuerza suficiente se halle situada delante del puerto bloqueado para impedir la entrada, y aun algunos señalan y deslindan en lo que han de consistir esas fuerzas.

III. “Para determinar lo que caracteriza un puerto bloqueado, proclamaba la Neutralidad armada de 1780, no se dará esta denominacion sino al puerto en que haya peligro de entrar por las disposiciones de la potencia que ataca con buques allí situados, y suficientemente aprosimados.”—Inglaterra, en sus tratados posteriores admitió el principio de las potencias del Norte; pero en lugar de la partícula conjuntiva *y* sustituyó la disyuntiva *o*; de donde resulta que, en sus doctrinas, un puerto está

(1) Kluber, Droit des Gens moderne, § 297.

bloqueado cuando hay buques de guerra situados en el puerto mismo, ó á una distancia suficiente. Fácil es conocer hasta donde podría llevarse una indeterminacion semejante; y de ella proviene la discrepancia de las doctrinas en algunas cuestiones accesorias, relacionadas con la materia importante de bloqueos. En cuanto al bloqueo de las embocaduras de los rios, debe advertirse, que solo puede tener lugar cuando estos tienen sus fuentes y corren por solo el pais enemigo, sin que en sus márgenes tenga territorio, alguna potencia neutral.

IV. Luego que un puerto está efectivamente bloqueado, cualquier buque neutral que intente penetrar en él, preindiendo de la general prohibicion, infringe el derecho de gentes, y semejante infraccion autoriza al beligerante bloqueador á tratar como enemigo al buque neutral. (2) Conviene advertir sin embargo, que si el hecho del efectivo bloqueo no está oficialmente conocido, no hay ni puede haber infraccion alguna; y el buque neutral, que ignorando este derecho, pretendiese entrar en el puerto, no es acreedor á las penas consiguientes. Pero ese buque no puede alegar semejante ignorancia, si se le ha notificado y hecho constar en sus papeles, por cualquiera de los buques bloqueadores, la existencia del bloqueo. Por regla general, la potencia que establece un bloqueo debe notificarlo por un acto diplomático á las demas potencias; y si bien es verdad que esta notificacion no es la que hace válido el bloqueo, puesto que en rigor no hay ninguna obligacion natural de hacerla, pero es indispensable para que los gobiernos neutrales puedan prevenir á sus súbditos ó ciudadanos, de las malas consecuencias que podría traerles la continuacion de su comercio con los puertos bloqueados.

V. No puede exigirse que se fije por tiempo determinado la duracion del bloqueo efectivo, puesto que esto depende de las circunstancias y accidentes de la guerra, y puede suceder que las fuerzas bloqueadoras sean batidas y dispersadas por las de

(2) Vattel, Droit des Gens, liv. III, cap. VII, § 117.

su enemigo; ó que la mala estacion y los tiempos las obliguen á retirarse del puerto bloqueado. Ahora bien, y tomando en cuenta semejantes consideraciones, fácil es concebir que los negociantes neutrales, aunque estén enterados de la notificacion diplomática del bloqueo, puedan aventurarse á hacer una tentativa sobre el puerto bloqueado, procurando penetrar en él con la esperanza de hallar concluido, suspenso, cortado ó interrumpido el bloqueo, por cualquiera de los accidentes referidos. En tales casos, no hay rigorosamente hablando violacion del bloqueo, ni se debe incurrir en pena ninguna; puesto que no puede imputarse á crimen al buque neutral que, saliendo de su pais con destino al puerto bloqueado, halla impedida la entrada de este, y se retira pacífica y buenamente al recibir la intimacion del bloqueo: por su directa y formal intencion de entrar, en el caso de que hallase suspenso ó interrumpido el bloqueo, por cierto que no se le puede formular ni dirigir cargo ninguno, pues basta someterlo á la pena, cuando en ella incurra.

VI. Y sin embargo, apesar de ser tan equitativo y racional este principio, no está aceptado por todas las potencias marítimas sin ciertas restricciones. El siguiente pasage de Sir Williams Scott, citado por varios escritores, demuestra cual es en este punto el espíritu de la doctrina inglesa.—“Hay dos clases de bloqueo, dice aquel ilustre jurisconsulto; uno que resulta del simple hecho (*one by the simple fact only*), y otro que resulta de la notificacion acompañada del hecho (*The other by a notification accompanied with the fact*). En el primer caso, si el hecho deja de existir por cualquiera causa que no sea un accidente ó el cambio de los vientos, el bloqueo termina inmediatamente; pero cuando el hecho va acompañado de una notificacion pública del gobierno beligerante á los gobiernos neutrales, creo *prima facie* que debe suponerse existente el bloqueo hasta que se haya alzado oficialmente. No hay duda que el Estado beligerante que ha notificado la existencia del bloqueo, debe desde luego declarar su conclusion, y el no verificarlo á tiempo seria un fraude contra los neutrales, del cual no debemos su-

poner capaz á ningun pais. No es decir que un bloqueo de esta clase no pueda cesar *de facto* alguna vez, pero sostengo que semejante proceder no debe imputarse con ligereza á una nacion.”

VII. El mismo jurisconsulto continúa diciendo mas adelante:—“El efecto de una notificacion diplomática á un gobierno extranjero, es el de advertir á todos los súbditos ó ciudadanos de este gobierno; y por lo mismo seria ridículo admitir la escepcion de ignorancia, opuesta por estos, cuando el deber de los gobiernos extranjeros, es prevenir á sus súbditos, cuyos intereses deben proteger.”—De semejantes principios infiere el escritor, que jamas debe admitirse al capitan de un buque neutral, en el caso de prévia notificacion diplomática de la ecsistencia del bloqueo, la escepcion de ignorancia del hecho, pues aun habiéndola real y positivamente, el interesado debería reclamar contra su propio gobierno; pero no hacerla valer ante los tribunales del beligerante para librar su buque de la pena. Infiere tambien, que supuesto que una vez de hecha la notificacion, esta se presume ecsistente, hasta que se haya verificado otra en contrario, el simple hecho de hacerse á la vela un buque neutral, con direccion á un puerto bloqueado, constituye una violacion del bloqueo, y sujeta al buque infractor á la pena de confiscacion. Tal es el espíritu y tendencias de la jurisprudencia marítima de Inglaterra en este punto importante; y está en plena posesion de obrar conforme á él, apesar de la oposicion de los demas.

VIII. El espíritu de las doctrinas francesas es diverso; y debemos confesar que es sin duda alguna mas franco y mas liberal. Conforme á ellas, la notificacion diplomática del bloqueo, no somete á pena alguna á las embarcaciones neutrales que se dirijan á puerto bloqueado, si bien para que no pueda alegarse ignorancia, cualquiera de los buques bloqueadores debe hacer la notificacion del hecho sobre los papeles del buque neutral. Y este principio ha sido espresamente estipulado por Francia en sus tratados de navegacion y comercio con las repúblicas sub-americanas. Cuando Mr. Bazoche mandaba las fuerzas blo-

queadoras de Veracruz en el memorable año de 1838, parece que ese gefe en sus procedimientos se creia obligado á obrar conforme á las doctrinas inglesas. El ministro frances de negocios extranjeros, conde Molé, decia entónces con tal motivo al ministro de marina:—“Mr. N. confunde aquí cosas muy distintas, á saber: la notificacion diplomática que debe hacerse del bloqueo á las potencias neutrales, y el aviso que deben dar los comandantes de los buques bloqueadores á los buques mercantes que se presenten; y parece que ha llegado á creer que con llenarse la primera formalidad, ya no hay necesidad de la segunda, que en tal caso seria supérflua. Tal modo de proceder, no solamente es contrario á los principios conocidos del derecho marítimo, sino que lo es tambien á las espresas instrucciones que han emanado de ese ministerio, bien así como á las comunicaciones que se dirigieron oportunamente al gobierno de los Estados-Unidos y á los cónsules extranjeros residentes en Veracruz. No haré aquí una reseña de las razones en que apesar de la prévia notificacion diplomática y oficial del bloqueo, se funda el deber que tienen los comandantes de los buques bloqueadores, destinados á hacerlo respetar, de notificar el hecho á cualquier buque que se presente delante del puerto bloqueado; advertencia que está al mismo tiempo en los intereses del buque neutral, y en los de la responsabilidad del oficial encargado de la ejecucion del bloqueo. Muy bien comprenderá V. E. como yo, Sr. Almirante y querido colega, la necesidad de conservar la aplicacion de este principio, ó por mejor decir de este uso, al bloqueo de los puertos mexicanos.” (3)

IX. Poco mas ó ménos, el mismo principio han adoptado los Estados-Unidos; y en sus tratados de navegacion y comercio, aun los mas recientes, se lee la siguiente cláusula:—“En atencion á que frecuentemente sucede que algunos buques se dan á la vela con direccion á puertos enemigos, sin saber que se hallan bloqueados, se conviene en que los buques que se en-

(3) Citado por Ortolan, *Diplomatie. de la Mer*, liv. III, cap. IX.

cuentren en semejante caso puedan ser alejados de dichos puertos; y no será permitido retenerlos ni confiscar sus cargamentos, si no son de contrabando, á ménos que despues del primer aviso no intenten penetrar de nuevo, quedando en libertad dichos buques de dirigirse al puerto que mejor les convenga. A ningun buque de una ú otra de las dos naciones contratantes, que haya entrado en un puerto ántes de estar realmente bloqueado, se pondrá obstáculo para salir con su cargamento; y si se hallase en el puerto en los momentos en que este se entregue, el buque ni el cargamento podrán ser confiscados, sino que se entregarán á sus propietarios." (4)—De todo lo dicho se infiere la nulidad completa y radical de los bloqueos que, con sobrada razon, se han llamado de gabinete ó *de papel*, que resultarian de una simple notificacion diplomática, sin ir acompañada de una fuerza suficiente que la hiciese efectiva, y que no han dejado alguna vez de intentarse hacer valer. Tal pretension deberia ser rechazada ahora y siempre, por mejor apariencia que tengan los sofismas en que se intente apoyar.

X. Segun la regla general, establecida por Vattel, el beligerante que pone el bloqueo, tiene derecho de tratar como enemigo al buque neutral que intente violarlo. Por consiguiente, sea ó no de contrabando el cargamento del buque, aquel y este quedan sometidos á la pena de confiscacion, que en todo caso deben aplicar los tribunales de presas de la potencia bloqueadora. Las verdaderas cuestiones que resultan de esta doctrina, no pueden ir ciertamente contra el principio, que no se niega, sino contra su práctica aplicacion. ¿Cómo se determinará el caso en que ha habido realmente la violacion del bloqueo, y se ha incurrido en la pena? La multiplicidad y complicacion de las circunstancias que pueden presentarse, trae frecuentemente graves dificultades. Las cuestiones de bloqueo, como todas las de neutralidad, son cuestiones *bona fide*, y por lo mismo los tribunales de presas deben tomar en cuenta la inocencia de la inten-

(4) Ortolan, *loco citato*.

cion. Por esto mismo puede conocerse y apreciarse la equidad del principio, admitido por la mayor parte de las potencias marítimas, de que no basta la notoriedad del bloqueo ó su notificacion diplomática para incurrir en la pena, sino que al buque neutral debe hacérsele la notificacion en sus papeles. Claro es entónces, que si un buque en este caso, insiste en violar el bloqueo, y se le apresa, debe ser confiscado sin recurso.

XI. En cuanto á los buques neutrales que salen de un puerto bloqueado, la regla es de que solo por eso no hay violacion de bloqueo, á ménos de que salgan con su cargamento de efectos de aquel mercado, comprados y embarcados despues de la realizacion del bloqueo. El delito que resulta de la violacion de un bloqueo de cualquiera de las maneras sobredichas, tiene determinada duracion, dentro de la cual, el buque infractor queda sometido á las respectivas penas. Por manera, que si pasada esa dilacion el mismo buque con su propia patente se presenta, no ya en las inmediaciones de los puertos bloqueados, sino aun dentro de los mismos puertos de la potencia beligerante bloqueadora, en los cuales se hallasen erigidos los tribunales de presas, no estará sujeto á pena ninguna; y la razon es, porque de otro modo se harian interminables las cuestiones de este género que, siendo regularmente de nacion á nacion, son mas peligrosas y graves; ademas de que el delito de violacion de bloqueo es simplemente convencional y sus huellas no deben ser duraderas. (5)

XII. ¿Cuál será, pues, esa dilacion, pasada la cual se prescribe legalmente la pena? La duracion de lo que se llama un viage redondo; esto es, desde la salida de un buque del puerto de su procedencia, hasta su regreso á él por haber concluido el objeto de aquella expedicion. Si el buque infractor es apresado aunque sea al fin de su viage de retorno, se le juzga y declara de buena presa. Considérase esto como razonable, dice Wheaton, porque los buques cruceros no tienen ya otra ocasion

(5) Wheaton, *Elements of International Law*, part. IV, cap. III, § 28.

oportuna de castigar la violacion de la ley. (6) Un edicto de los Estados Generales de 26 de junio de 1630 durante la guerra con España, estableció esta regla que se halla todavía en uso entre las potencias marítimas. (7) El Almirantazgo ingles, invocando como precedente esta célebre disposicion holandesa, ha llegado hasta el extremo de condenar á buques infractores de un bloqueo, establecido por el gobierno ingles, á los cuales un contratiempo, una fuerza mayor, habia obligado á buscar refugio en puerto británico. En un caso semejante, el defensor alegaba lo siguiente:—"Que al buque apresado no podia considerársele como incurriendo *in fraganti* en el delito, puesto que habia concluido la primera parte de su viage al entrar en un puerto de Inglaterra."—A lo que el abogado real contestó:—"Que el haberse refugiado en puerto ingles no habia sido un acto voluntario sino forzado por la necesidad; y que por consecuencia no debia considerarse como una terminacion del viage proyectado, única escepcion suficiente para libertar al buque de la pena debida por la culpa."—Y Sir Williams Scott al pronunciar su sentencia condenatoria, dice:—"Verdad es, que ese buque ha arribado á uno de nuestros puertos por la fuerza del mal tiempo; pero no era ese puerto el que indicaba el capitán como puerto de su destino primitivo, sino el de Nueva-Orleans. No es posible considerar en ese accidente una interrupcion simple de viage, y al mismo tiempo un motivo para no aplicar la pena en que se ha incurrido."—Pero si el bloqueo estuviese levantado legítimamente, bien sea en el momento en que el buque neutral se dé á la vela para los puertos bloqueados, ó en el momento en que aquel es apresado, no incurre ni puede incurrir en pena ninguna; y la razon es, porque ya no hay necesidad de imponer penas para prevenir las ulteriores violaciones de un he-

(6) Wheaton, *ibidem*.

(7) Wheaton, *loco citato*, y Bynkershoek, *Quæst juris publici*, lib. I, cap. XI.

cho que ya no existe. El delito pudo consumarse; pero los sucesos posteriores lo han hecho desaparecer. (8)

XIII. Reasumiendo todos los principios y doctrinas que rigen en materia de bloqueos, podemos establecer en pocas palabras la siguiente teoría. Que el bloqueo es una operacion militar ejercida por un beligerante, conforme á los derechos de la guerra. Que sea cual fuere el lugar bloqueado, no hay bloqueo si no existen fuerzas suficientes para hacerlo efectivo. Que para incurrir en la pena que resultaria de la contravencion, es necesario que el infractor se halle cerciorado del hecho, no por la simple notificacion diplomática de gobierno á gobierno, sino por la que haga el buque bloqueador al buque neutral en sus papeles de navegacion. Que la violacion del bloqueo consiste, ó en el hecho de entrar ó esforzarse por entrar en el puerto bloqueado; ó en el de salir con cargamento comprado y embarcado despues de la realizacion del bloqueo. Que la pena en que se incurre por quebrantar ó forzar un bloqueo, si el buque es apresado entónces ó antes de rendir su viage, es la de confiscacion de buque y cargamento.

XIV. Infiérese de todo lo dicho, que ningun pais neutral está obligado á interrumpir sus relaciones de comercio con un puerto bloqueado, á ménos que la declaracion de bloqueo no esté acompañada de una fuerza naval suficiente que lo haga efectivo: que semejante declaracion, sea cual fuere el grado de autenticidad que tenga, si no está acompañada del hecho permanente del bloqueo, no lo hace mas que imaginario, sin obligacion por consiguiente de respetarlo: que la potencia beligerante que ha notificado á los neutrales un bloqueo de tal especie, no tiene derecho de detener á los buques neutrales que no lo respetan, y ménos lo tiene todavía de imponer pena ninguna, aunque fuese menor de la ordinaria que se impone por la violacion de los bloqueos efectivos. Es verdad que en diversos tiempos,

(8) Wheaton, *Elements of International Law*, part. IV, cap. III, § 29.

y sobre todo á principios de este siglo; en que la época de las guerras de Napoleon es notable por la ecsagerada animadversion de los beligerantes, encontramos ejemplares de varias potencias marítimas, que desentendiéndose de la observancia rígida de los principios, han dado al derecho de bloqueo una estension incompatible con la equidad y la sana razon, hasta el caso de pretender que se reconociesen por bloqueados, puertos que no lo estaban realmente; pero son abusos vergonzosos de un poder superior, que una nacion magnánima y generosa, por abatida que se encuentre, debe rechazar con indignacion y firmeza, aunque se la someta á grandes sacrificios.

XV. Si no faltan pretensiones de ese género, podemos citar en contraposicion una nacion poderosa, que ha profesado siempre muy sanos y equitativos principios en punto á derecho marítimo. Hablamos de la Francia, que en justicia merece especial mencion al tiempo de concluir nuestras lecciones. La siguiente nota diplomática del conde Molé, reasume los principios de la Francia en lo relativo á bloqueos:—"Todo bloqueo, dice, para ser válido, respecto de los neutrales, debe notificarse y hacerse efectivo. Una vez que un bloqueo se establece delante de un puerto, su objeto debe ser impedir la entrada y la salida de cualquier buque, sea cual fuese su bandera y la nacion á que pertenezca. Si se presenta un buque delante de un puerto bloqueado, ántes de tener conocimiento del bloqueo, debe advertírsele desde luego, y la notificacion debe hacerse por escrito en el rol del equipage. Pero si despues de darse este aviso, y cumplirse con la formalidad prescripta, insiste aquel buque en entrar en el puerto, ó vuelve á presentarse de nuevo, el comandante de las fuerzas bloqueadoras debe detenerlo. Los buques neutrales que se presentan delante de un puerto bloqueado, deben ser invitados á alejarse; y si insisten, el comandante del bloqueo tiene derecho de oponerse con la fuerza, siendo de los infractores toda la responsabilidad."

"La Francia ha admitido, continúa la misma nota diplomática, los principios consignados por el tratado entre las potencias

del Norte, que se le hizo saber en 15 de agosto de 1780, y los ha seguido desde entónces, y si alguna vez se ha apartado de ellos, en circunstancias escepcionales, no ha sido sino en represalia á las pretensiones de la potencia marítima, con quien ha estado entónces en guerra, sin por eso desconocerlas jamas. Esos principios son:

"1.º Que la bandera cubre la mercancía, salvo el contrabando de guerra.

"2.º Que la visita que un buque de guerra haga á un buque neutral, ha de ser con los debidos miramientos.

"3.º Que las municiones de guerra, cañones, pólvora, balas, armas de fuego, armas blancas, cartuchos, piedras de chispa, mechas y demas, son objeto de contrabando de guerra.

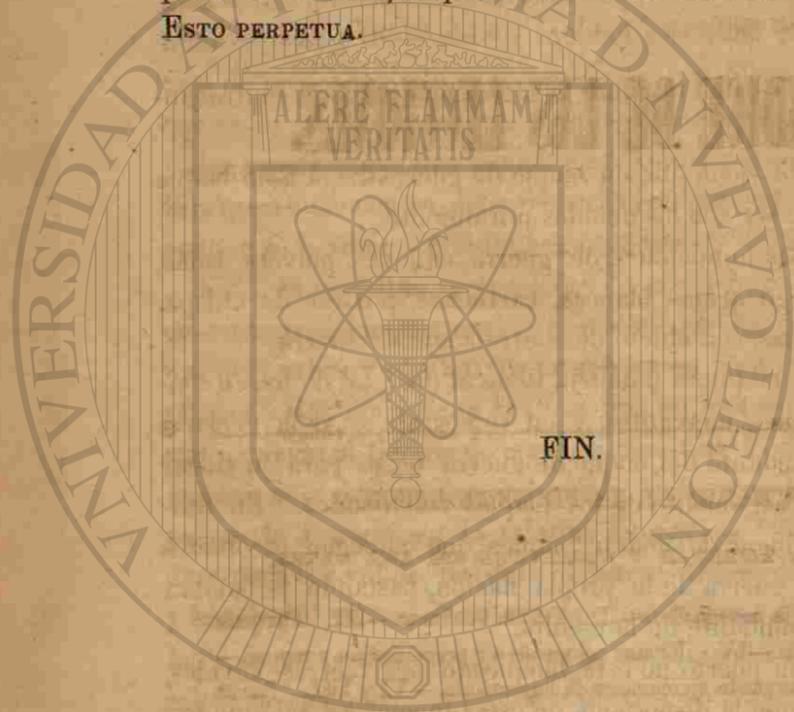
"4.º Que cualquiera potencia tiene el derecho de hacer convoyar sus buques mercantes; y en semejante caso, la declaracion del comandante del buque de guerra basta para justificar la bandera y cargamento de los buques convoyados. En ningun caso hay lugar de visitar buques que navegan escoltados por buques de guerra de la propia nacion, bastando la palabra del oficial comandante de la escolta.

"5.º Que un puerto no está bloqueado por fuerzas navales, sino en tanto que la disposicion de estas fuerzas es tal, que haya un peligro inminente de entrar en el puerto. Pero un buque neutral no puede ser molestado porque haya conseguido introducirse en un puerto precedentemente bloqueado por una fuerza, que en realidad no se encontraba presente en el momento de llegar el buque neutral, sea cual fuese el motivo de la lejanía de la fuerza, bien provenga de la accion de los tiempos, ó de la necesidad de hacer víveres." (9)

XVI. Tales son los principios que proclama la nacion francesa, y que la nuestra debia hacer registrar en todos sus tratados

(9) Citado por Ortolan, *Diplomatie de la Mer*, liv. III, cap. IX.

de navegacion y comercio. Conquistando para sí la nacion mexicana todos los derechos marítimos que hasta aquí hemos recorrido, obtendrá al fin el lugar que le corresponde; y una vez cimentados sólidamente, podremos sus hijos decirle, llenos de profunda emocion, lo que el romano á la libertad de su patria: **ESTO PERPETUA.**



## INDICE DE LAS LECCIONES.

NOCIONES PREVIAS..... 5

### SUMARIO DE LA PRIMERA LECCION.

#### DE LA LIBERTAD Y COMUNIDAD DE LOS MARES.

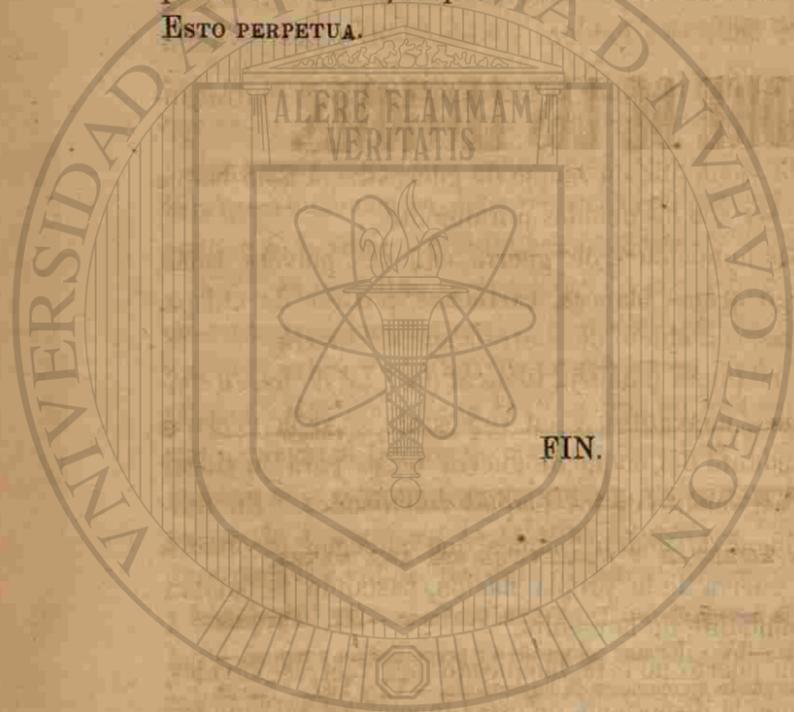
I. Adelantos en la navegacion.—II. Utilidad del mar.—III. Porvenir de la navegacion.—IV. El mar no puede ser propiedad de ninguno.—V. Ni tampoco puede ejercerse en él supremacía.—VI y VII. Razon física que lo impide.—VIII. Razon moral.—IX. Consecuencias de esta doctrina.—X. Pretensiones de algunos paises á la dominacion del mar.—XI. El imperio de los mares se ha ejercido de hecho.—XII. El *mare liberum* de Grocio, y el *mare clausum* de Seldem.—XIII. Comparacion de ambas doctrinas.—XIV. Antigua doctrina inglesa.—XV. Término de estas discusiones.—XVI. Triunfo de la libertad de los mares..... 9

### SUMARIO DE LA SEGUNDA LECCION.

#### DE LOS PUERTOS, RADAS, BAHÍAS, RIOS Y MARES TERRITORIALES DE UNA NACION.

I. Confirmase la regla de la libertad de los mares, con las escepciones de ella.—II. Distincion entre el *dominio* y el *imperio*.—III. Ni la razon física ni la moral, que impiden el dominio de los mares, tienen apli-

de navegacion y comercio. Conquistando para sí la nacion mexicana todos los derechos marítimos que hasta aquí hemos recorrido, obtendrá al fin el lugar que le corresponde; y una vez cimentados sólidamente, podremos sus hijos decirle, llenos de profunda emocion, lo que el romano á la libertad de su patria: **ESTO PERPETUA.**



## INDICE DE LAS LECCIONES.

NOCIONES PREVIAS..... 5

### SUMARIO DE LA PRIMERA LECCION.

#### DE LA LIBERTAD Y COMUNIDAD DE LOS MARES.

I. Adelantos en la navegacion.—II. Utilidad del mar.—III. Porvenir de la navegacion.—IV. El mar no puede ser propiedad de ninguno.—V. Ni tampoco puede ejercerse en él supremacía.—VI y VII. Razon física que lo impide.—VIII. Razon moral.—IX. Consecuencias de esta doctrina.—X. Pretensiones de algunos paises á la dominacion del mar.—XI. El imperio de los mares se ha ejercido de hecho.—XII. El *mare liberum* de Grocio, y el *mare clausum* de Seldem.—XIII. Comparacion de ambas doctrinas.—XIV. Antigua doctrina inglesa.—XV. Término de estas discusiones.—XVI. Triunfo de la libertad de los mares..... 9

### SUMARIO DE LA SEGUNDA LECCION.

#### DE LOS PUERTOS, RADAS, BAHÍAS, RIOS Y MARES TERRITORIALES DE UNA NACION.

I. Confirmase la regla de la libertad de los mares, con las escepciones de ella.—II. Distincion entre el *dominio* y el *imperio*.—III. Ni la razon física ni la moral, que impiden el dominio de los mares, tienen apli-

cacion en los puertos, radas y bahías.—IV. Por tanto, las naciones independientes tienen en ellos propiedad é imperio.—V. Circunspeccion con que deben ejercerse.—VI. Limitaciones del derecho de un buque de guerra ó una escuadra para entrar en los puertos.—VII. Derecho de la autoridad local en este respecto.—VIII. Arribada forzosas.—IX. Estension del señorío de una nacion sobre las radas &c.—X. Doctrina sobre los Estrechos.—XI. Limitaciones de ello.—XII y XIII. Mares interiores.—XIV. Derecho de sobrevigilancia.—XV. Línea de respeto para marcar el mar territorial.—XVI. Designacion de estos límites.—XVII. Confírmase la doctrina por el derecho convencional.—XVIII. Resúmen de ella..... 18

### SUMARIO DE LA TERCERA LECCION.

#### DE LOS BUQUES MERCANTES.

I. Necesidad de leyes y reglas en este punto.—II. Opinion de Pinheiro-Ferreira.—III y IV. Refútase esa opinion.—V. Derecho de un Estado para establecer esas reglas.—VI. Circunstancias que deben señalar la nacionalidad de un buque.—VII. Escenciones á la propia marina de cada Estado.—VIII. Escamínase el artículo 6º del tratado entre México y la Gran-Bretaña.—IX. Medios para proteger la marina mercante.—X. Actas de navegacion.—XI. Sus disposiciones respecto del origen de un buque.—XII. En cuanto á la propiedad de él.—XIII. En cuanto al capitán, oficiales y tripulacion.—XIV. Medios de probar la nacionalidad de un buque.—XV. Papeles del buque.—XVI. Su conveniencia.—XVII. Tratados de navegacion y comercio que México ha celebrado con varias potencias..... 29

### SUMARIO DE LA CUARTA LECCION.

#### DE LOS BUQUES DE GUERRA.

I y II. Necesidad y conveniencia de los buques de guerra.—III. Confirmacion de esta doctrina.—IV. Diferencia esencial entre los buques de guerra y los mercantes.—V. Resultado de esta diferencia.—VI. El pabellon nacional.—VII. Cuestion entre España y Dinamarca sobre el uso del pabellon militar.—VIII. *Exterritorialidad* de un buque de guerra.—IX. Opiniones de varios publicistas sobre ella.—X. Escamínase la de Pinheiro-Ferreira.—XI. Consecuencias de la doctrina sentada.—XII. Requisicion de bandera.—XIII. Diferencias entre este derecho y el de visita.—XIV y XV. Ceremonial marítimo. 40

### SUMARIO DE LA QUINTA LECCION.

#### DE LOS PIRATAS.

I. Definicion del delito de piratería.—II. Estragos de él.—III. Ese delito es contra la ley de las naciones.—IV. Por tanto, cualquiera de ellas tiene derecho de juzgarlo y castigarlo.—V. Error comun sobre el castigo de la piratería.—VI. Clasificacion que debe hacerse sobre la piratería.—VII. Crímenes cometidos en alta mar.—VIII y IX. ¿Se reputará pirata el buque de guerra neutral que recibe comision de un Estado beligerante?—X. Los piratas no pueden transmitir derecho alguno á un tercer poseedor..... 51

### SUMARIO DE LA SESTA LECCION.

#### DE LA JURISDICCION MARÍTIMA INTERNACIONAL.

I. Jurisdiccion de cada Estado sobre su marina.—II. Diversos casos de competencia jurisdiccional.—III. La justicia penal de cada país, es meramente territorial.—IV. Diversidad de algunas legislaciones en este respecto.—V. Dos principios fundamentales de derecho internacional sobre la materia.—VI. Competencia en cuanto á hechos ocurridos á bordo de un buque nacional.—VII. Caso práctico ante los tribunales franceses.—VIII. Escepciones de esta doctrina.—IX. Competencia en cuanto á delitos cometidos á bordo de los buques en los puertos.—X. Escencion de los buques de guerra.—XI. Consecuencias de la regla establecida.—XII. Observacion en cuanto á los buques mercantes.—XIII. Competencia en cuanto á crímenes cometidos en tierra por la tripulacion de un buque.—XIV. Todas las franquicias en este respecto solo tienen lugar en tiempos normales.—XV. Refugiados á bordo de un buque de guerra.—XVI. Refugiados á bordo de un buque mercante.—XVII. Refugiados en tierra..... 59

### SUMARIO DE LA SEPTIMA LECCION.

#### DE LAS REPRESALIAS, Y DEL DERECHO DE HACER PRESAS.

I. Fundamento de las represalias.—II. Diferencia entre las represalias y la retorsion.—III. Embargos.—IV. Refútase una opinion de Pinheiro-Ferreira sobre embargos.—V. Represalias privadas.—VI. Diferencia entre las antiguas represalias y el moderno embargo.—VII. Estado de guerra entre las potencias marítimas.—VIII. Diferencias entre la guerra continental y la guerra marítima.—IX. Ampliacion

de esta doctrina.—X. Derecho de presa marítima que de ella resulta.—XI. Resumen de estas consideraciones ..... 71

### SUMARIO DE LA OCTAVA LECCION.

#### DEL CORSO MARÍTIMO.

I. Observaciones sobre esta materia.—II. Dificultades que presenta la supresion del corso.—III. Definicion del corso y su eficacia en las guerras marítimas.—IV. La guerra de corso es pública y no privada.—V. Diferencia radical entre el corso y la piratería.—VI. Abusos á que el corso está espuesto.—VII. Por tales abusos se ha pretendido su supresion ó restriccion.—VIII. Reglas generales á que debe someterse el corso.—IX. Semejanza entre la guerra del corso y la guerra de voluntarios.—X. Requisitos esenciales en la tripulacion de un corsario.—XI. Disposiciones españolas y mexicanas sobre esta importante materia..... 80

### SUMARIO DE LA NOVENA LECCION.

#### DE LA BANDERA Y LA MERCANCÍA, Ó SEA DE LAS RELACIONES QUE HAY ENTRE UN BUQUE Y SU CARGAMENTO.

I. Razon del método.—II. Neutralidad.—III. Carácter y naturaleza de ella.—IV. Derechos y obligaciones de los neutrales respecto de los beligerantes.—V. Falta de unidad en materia tan grave.—VI. Conflicto entre el principio de la libertad del comercio, y el derecho de presa.—VII. Cuestiones sobre la proteccion de la bandera.—VIII. No es justa la presa de mercancía amiga bajo bandera enemiga.—IX y X. Ecsaminase la cuestion opuesta.—XI. Opinion de Lampre di sobre la materia.—XII. Esplicase esta doctrina..... 87

### SUMARIO DE LA DECIMA LECCION.

#### CONTINUACION DE LA MISMA MATERIA.

I. Nueva faz de la cuestion.—II. Observacion importante de Wheaton.—III. Convenciones del siglo XVII, sobre proteccion de la bandera.—IV y V. Las dos reglas de "buque libre, mercancía libre: buque enemigo, mercancía enemiga," son casi generalmente adoptadas.—VI. Tendencia del siglo XVIII á sancionar el principio de que "la bandera cubre la mercancía."—VII. Enuméranse los países que lo

adoptaron.—VIII. Resumen del derecho convencional que en dicha época regia.—IX. Primera convencion de Francia con los Estados-Unidos.—X. El gabinete ingles adopta el tema opuesto.—XI. Declaracion de las potencias del Norte.—XII. Acéptanla España y Francia: Inglaterra la rechaza.—XIII. Neutralidad armada.—XIV. Conducta de las potencias marítimas en las últimas guerras de Napoleon.—XV. Doctrina americana..... 96

### SUMARIO DE LA UNDECIMA LECCION.

#### DEL CONTRABANDO DE GUERRA.

I. Definicion del contrabando de guerra.—II. Fundamento del derecho de los beligerantes en este respecto.—III. La bandera no cubre el contrabando.—IV. La neutralidad no cesa por esto.—V. Distincion esencial entre el *transporte* y simple *venta* de artículos de guerra.—VI. Clasificacion de los efectos de contrabando.—VII. Contrabando de primera y de segunda clase.—VIII. Resumen de estas doctrinas.—IX y X. Penas del contrabando de guerra.—XI. Injusticia relativa de algunas de estas penas.—XII. Doctrina inglesa en materia de contrabando.—XIII. Su adopcion por algunas potencias.—XIV. Doctrina de Wheaton sobre la conduccion en buques neutrales de tropas y pliegos oficiales..... 107

### SUMARIO DE LA DUODECIMA LECCION.

#### DEL DERECHO DE VISITA.

I. Fundamentos de este derecho.—II. Necesidad reconocida de ejercerlo.—III. Opinion de Rayneval en la materia.—IV.—Modo, forma y ocasion de ejercer el derecho de visita.—V. Casos en que la visita debe ser mas escrupulosa.—VI. Estension del derecho de visita.—VII. Penas á que se someten los buques neutrales, por su resistencia á la visita.—VIII. Doctrina americana sobre mercancías neutrales, embarcadas á bordo de un corsario.—IX. Proteccion de un buque de guerra, ó de una escuadra que da convoy.—X. Doctrina inglesa en la materia.—XI. Casos en que el convoy no esime de la visita.—XII. Si el convoy no es nacional sino estrangero, los buques convoyados no están escentos de visita.—XIII y XIV. Cuestion entre los Estados-Unidos y Dinamarca sobre este punto.—XV. Final término de estas discusiones..... 119

SUMARIO DE LA DECIMA-TERCERA LECCION.

DEL ASILO MARÍTIMO.

- I. Fundamento del derecho de asilo.—II. Diferencia entre el tránsito de tropas y el de buques.—III. Reglas á que deben sujetarse los buques beligerantes, que están en un mismo asilo neutral.—IV. Restricciones impuestas á los beligerantes dentro de las aguas territoriales de un neutral.—V. Medidas de la autoridad local para hacer efectivas esas restricciones.—VI. Derecho que tiene sobre la presa la potencia neutral, cuyas aguas se han violado.—VII. Condiciones para el ejercicio de ese derecho.—VIII. Estension que puede darse á ese derecho.—IX. Otra limitacion del derecho del beligerante en este respecto.—X. Asilo de las presas marítimas.—XI. Derechos de los neutrales en estos casos.—XII. Tribunales de presas.—XIII. No pueden establecerse en territorio neutral.—XIV. Modificaciones de esta regla.—XV. Venta de presas marítimas en territorio neutral.—XVI. Derecho convencional en este respecto.—XVII. Un beligerante no puede violar el asilo, que otro beligerante halla en puerto neutral ..... 131

SUMARIO DE LA DECIMA-CUARTA Y ULTIMA LECCION.

DE LOS BLOQUEOS.

- I. Definicion del derecho de bloqueo.—II. Consecuencias de ella.—III. Circunstancias que caracterizan un puerto bloqueado.—IV. Notificacion diplomática de un bloqueo.—V. No basta para que se considere efectivo el bloqueo.—VI. Doctrina inglesa en este respecto.—VII.—Consecuencias de esta doctrina.—VIII. Espíritu liberal de las doctrinas francesas.—IX. Principio observado por los Estados- Unidos.—X. Penas de la violacion del bloqueo.—XI. Términos para la imposicion de esas penas.—XII. Diferentes doctrinas sobre esta dilacion.—XIII. Resúmen de los principios que rigen en materia de bloqueo.—XIV. Consecuencias generales.—XV. Resúmen de los principios de la escuela francesa.—XVI. Conclusion..... 144

