

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, tít. 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 escogir 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 encontrarian 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 escogir 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 rígidamente, 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 extranjeras. 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 extranjeras 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 extranjeras 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 extranjeros 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 extranjeras, 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-