

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. }
- XV. } Ceremonial marítimo.

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 hábitos 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. Además 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 equivocarlás 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 esplícita, 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.