

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 categoría; 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. Undé, 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 persecucion 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 aquellos 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 establecia (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 vencedores 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 cuestion, 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 reprochable; y seguramenté 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, cœeteris 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. 1º, § 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 4ª, tít. 8º, lib. 6º 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