

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 ménos 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 ménos

(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-