

sin embargo advertirse que por solo el hecho de no estar derogada expresamente una disposicion legal relativa al derecho marítimo internacional, no debe considerarse vigente, pues muchas veces ¹ la aceptacion de principios de derecho internacional opuestos á las leyes vigentes, por parte de México, puede deducirse de la conducta que la nacion haya observado en casos anteriores, del cambio de su política y de otra multitud de circunstancias que claramente revelan que la nacion no acepta tales y cuales leyes por tenerlas como contrarias al derecho internacional unánimemente aceptado. Así por ejemplo, por solo el hecho de haber cambiado con la independencia de México su sistema comercial exterior, no pueden considerarse vigentes leyes españolas que suponian el espíritu de monopolio comercial de la antigua metrópoli, ó un estado contínuo de guerra, como las que decian (ordenanzas de la armada naval, tít. 5º, art. 1º, part. 2ª) que los buques de guerra pueden reconocer y exigir los papeles á cualquiera embarcacion de comercio en todos los mares.

CASOS DE ALMIRANTAZGO EN TIEMPO DE PAZ.

Las materias del derecho marítimo, segun nuestro derecho constitucional, las hemos distribuido en cuatro grupos, dos de los cuales son objeto del almirantazgo en tiempo de paz. El primer grupo comprende la legislacion relativa al comercio exterior bajo el aspecto de su legitimidad, condiciones de seguridad y proteccion en sus relaciones con el

1 Por esto el proyecto de Código de procedimientos federales en su art. 90 dice: "Cuando se trate de delitos contra el derecho de gentes, de delitos cometidos en alta mar, en buques nacionales ó bajo bandera mexicana; de delitos ejecutados en mares territoriales de la República, de presas ó de cualesquiera cuestion relacionada con el derecho marítimo, los jueces de Distrito se sujetarán á lo dispuesto sobre estos delitos *por los tratados*, por las leyes vigentes y *por el derecho internacional*."

derecho internacional; y el segundo la legislacion que tiene por objeto la seguridad de los puertos en tiempo de paz. El artículo 58 del proyecto de Código de procedimientos federales limita la competencia de tribunales de almirantazgo al conocimiento de los delitos cometidos en alta mar en buques mexicanos ó bajo bandera mexicana y á los cometidos en mares territoriales de México; pero en nuestra legislacion vigente hay otros casos en materia de navegacion que deben ser de la exclusiva competencia de tribunales federales, supuesto que la ley que comprende esos casos es ley federal en virtud de que solo á los poderes de la Union corresponde expedir leyes relativas al derecho marítimo (art. 72, frac. 15 de la Constitucion de 1857) y supuesto que á los tribunales federales corresponde privativamente aplicar las leyes sobre derecho marítimo (art. 97, fracciones 1ª y 2ª). A no ser que se diga que el citado proyecto de procedimientos comprendió todos los demás casos de que hablaremos, en la fraccion 9ª del mismo artículo 58 que habla de delitos contra el derecho de gentes.

Sea de ello lo que fuere, los tribunales federales deben conocer con arreglo á la Constitucion de todos los negocios judiciales relacionados con la materia de navegacion y que afecten al derecho internacional. Esta materia comprende: 1º, la naturalizacion de buques y su abanderamiento; 2º, la inmunidad de buques mercantes en alta mar y las exenciones que puedan tener en aguas territoriales estrañas; 3º, la represion de pirateria y tráfico de esclavos; y 4º, los naufragios, arribadas y colisiones de buques, é inmunidades de los de guerra.

1º *Naturalizacion de buques.* Todas las naciones han adoptado reglas para fijar la nacionalidad de sus buques á efecto de que nunca sean estos tratados como piratas, y se les respeten los privilegios comerciales, é inmunidades que para caso de guerra se hayan estipulado, y las demás que el

derecho internacional conceda. Un buque abanderado ó nacionalizado mercante tiene la representacion de una sociedad ó compañía extranjera organizada y regida por leyes de su país: no representa el territorio del Estado á que pertenece; pero sí representa á un súbdito de su nacion: en alta mar es independiente de la jurisdiccion de otro Estado que no sea el suyo: en las aguas territoriales de una nacion está sujeto á la jurisdiccion de ella, pero con ciertas limitaciones que diremos al hablar de delitos cometidos en buques mercantes extranjeros en aguas territoriales. Los buques de guerra legítimamente abanderados se consideran parte del territorio del Estado á que pertenecen y por lo mismo gozan de inmunidad de toda otra jurisdiccion que no sea la suya. La nacionalidad de un buque es pues una materia que todas las naciones han cuidado de reglamentar; pero para los efectos del derecho internacional deben tenerse como principios universales los siguientes: la nacionalidad de un buque se prueba por sus papeles y el capitán debe exhibirlos si es legítimamente requerido: estos papeles deben ser suficientes para probar la nacionalidad, como la patente de navegacion, título de propiedad del buque, rol de la tripulacion: en tiempo de paz un Estado puede conceder el uso de su bandera á buques extranjeros y dispensarles la proteccion consiguiente; pero sin intencion de defraudar, como hacer disfrutar á un buque extranjero exenciones concedidas solo al nacional: se considera como delito usar bandera de un Estado sin su autorizacion: ningun Estado tiene derecho en tiempo de paz de detener á los buques en alta mar, visitarlos por sus oficiales, ni exigir presentacion de papeles, ni hacer pesquisas, á no ser que haya motivos para sospechar que comete actos piráticos; y si despues de la detencion y juicio se declaran infundadas las sospechas podrá el buque detenido exigir indemnizacion de perjuicios. Tales son los principios actualmente reconocidos por todas las naciones y

conforme á ellos explicaremos lo que consideremos vigente en nuestra legislacion pátria. La orden de 30 de Noviembre de 1829 (arts. 3º, 4º y 5º) previene que ningun buque nacional mercante, bajo la pena de comiso, puede navegar, excepto los costaneros, sin estar provisto de la patente de navegacion, firmada por el presidente, refrendada por el ministro de guerra y glosada al reverso por el comandante de marina respectivo. Todo capitán de buque mercante extranjero, al arribo á nuestros puertos, surgideros ó costas estará obligado á presentar á las autoridades respectivas cuantos documentos estén en uso inclusa la patente de navegacion de su gobierno, para justificar la legitimidad de su bandera, su procedencia y tripulacion. No siendo permitido por¹ las leyes navales vender ó cambiar en países extranjeros, ni en territorio de la república á individuos extranjeros no nacionalizados embarcacion alguna, sino en casos fortuitos prévia informacion sumaria de la necesidad de enagenar, en el extranjero ante cónsul ó ministro mexicano, y en la República con intervencion de las autoridades de marina; se prohíbe sin estos requisitos toda venta, y con ellos y el aviso respectivo, el Gobierno habilitará á los nuevos propietarios. El capitán, dueño ó armador de buques que infrinja las anteriores providencias será arrestado y sumariado con arreglo á las ordenanzas de marina, comunicándose al gobierno general lo ocurrido. La circular de 12 de Abril de 1839 declara que se consideran como piratas y pueden ser tratados así por todas las naciones, todos los buques que sin patente

¹ Las únicas que hemos encontrado relativas á esta materia son la ley 6ª, tít. 10, lib. 17 de la Recop. ó sea Real Pragmática de 11 de Agosto de 1501. Ignoramos hasta qué punto sea compatible esta prohibicion con la libertad en el uso de la propiedad sancionada en el art. 28 de la Constitucion de 1857 que no consiente prohibiciones á título de proteccion á la industria. A no ser que solo se prohíba la venta del buque con el uso de la bandera, lo que sí puede hacer el Gobierno.

legal lleven la bandera mexicana. Las ordenanzas de la armada naval, trat. 6º. tít. 5º, art. 1º previenen sean declarados buena presa los buques que en cualquiera parte naveguen sin patente legítima de príncipe, República ó Estado que tenga facultad de expedirlo, y si el buque está armado, sus cabos y oficiales serán juzgados como piratas. Lo mismo previene el art. 27 de las ordenanzas de corso de 1801; á no ser que en uno y en otro caso se justifique extravío (art. 32). Como se ve por las anteriores prescripciones legales, la legislacion no solo considera como confiscables á los que usan indebidamente el pabellon mexicano, sino á los buques extranjeros que navegan sin patente legítima. Respecto de estos últimos hay que advertir que ni los Estados ni los publicistas están de acuerdo sobre la manera con que se les debe tratar. Nosotros creemos que solo en estado de guerra, como diremos adelante, ó cuando el buque que navega sin patente no puede absolutamente explicar el motivo porque no se ha nacionalizado y por lo mismo se hace sospechoso de piratería ó contrabandista, debe aplicársele el rigor de las leyes citadas. Por lo demás, no estando legítimamente abanderado un buque, no puede temerse conflicto internacional ninguno al aplicarle las leyes citadas, y la cuestion queda reducida á solo de jurisprudencia patria.

Como las leyes citadas al hablar de buques mexicanos se refieren á las que reglamentan su legítimo abanderamiento, en la nota ¹ referimos las vigentes á este propósito. El

¹ Respecto de abanderamiento de buques extranjeros los tratados entre México y el Perú, Chile, Estados Unidos y Confederacion alemana estipulan los requisitos que deben tener para considerarse como pertenecientes á cada una de esas naciones. La O. de 30 de Noviembre de 1829 previene: que, pena de comiso, ningun buque mercante nacional podrá navegar, excepto los costaneros, sin estar provisto de la patente de navegacion firmada por el Presidente, refrendada por el Ministerio de guerra y glosada al reverso por los comandantes de los departamentos cada una en su respectiva mar:

procedimiento judicial será el que explicaremos al hablar de corso, pues segun hemos visto deben juzgarse con arreglo á las leyes de marina.

2º *Inmunidad de buques mercantes en alta mar y exenciones que pueden tener en aguas territoriales extranjeras.* Ya

que no es permitido vender ni cambiar en países extranjeros, ni en territorio nacional á individuos extranjeros embarcacion alguna, sino en casos fortuitos con intervencion, fuera de la República, de los cónsules nacionales, y no habiéndolos se formará prévia instruccion ante las autoridades locales que justifique la causa de la venta; y cuando la venta se haya de hacer en el territorio nacional se necesita igual informacion y licencia de las autoridades de marina, bajo el concepto de que solo cuando las ventas ó cambios de embarcaciones se hagan con estos requisitos se dará patente al nuevo propietario y se le habilitará para la navegacion: que todo capitan de buque mercante extranjero al arribo á puertos ó surgideros mexicanos está obligado á presentar á la autoridad de marina respectiva cuantos documentos estén en uso, los que, ménos la patente, podrá detener la autoridad mencionada, si no hay cónsul, hasta la salida del buque; y finalmente, que los capitanes ó dueños de buque que contravinieren á estas disposiciones serán detenidos y juzgados con arreglo á las ordenanzas de marina. La O. de 28 de Enero de 1826 previno que los buques nacionales mercantes se doten precisamente con mexicanos en las clases de capitan, piloto, contra maestre y dos terceras partes de la tripulacion: que los tripulantes sean de los inscriptos en las matrículas de mar (suprimidas por decreto de 8 de Setiembre de 1857) del Ayuntamiento respectivo; y que se cuide para la nacionalizacion de todo buque que el vendedor sea el legítimo dueño ó esté facultado para vender, reconociendo los documentos que acrediten esta circunstancia á fin de evitar reclamaciones extranjeras, y que se cuide tambien de que el comprador sea mexicano por naturaleza, vecindad y de públicas proporciones en razon de los valores respectivos. La O. de 16 de Agosto de 1830 contiene las siguientes prevenciones: 1ª Todo dueño ó apoderado de buque extranjero que pretenda venderlo á mexicano en los puertos de la República para aprovecharse de la bandera mediante la nacionalizacion, está obligado á presentarse por sí ó apoderado al comandante de marina respectivo manifestando su ánimo de vender y acreditando con documentos legales la propiedad de la embarcacion, su porte, fábrica, principales medidas, consentimiento del cónsul respectivo, precio de la venta y nombre del comprador; cuyos documentos examinados, se dará por el comandante de marina, prévio dictámen de asesor si se le ofrecie re alguna duda, la licencia respectiva, pudiéndose ocurrir á los

hemos visto que segun el derecho internacional los buques mercantes en alta mar están sujetos á la jurisdiccion de su país por los delitos que no siendo contra el derecho de gentes como piratería y otros, pueden cometer los tripulantes de un buque ú otras personas que en él vayan. Ahora

tribunales federales reclamando la resolucio que dicte dicho comandante. 2ª Obtenido el permiso de venta ocurrirán los interesados al oficio público de esta especie de protocolos para que se extienda la escritura insertándose en ella los documentos relativos y la licencia. 3ª Con el texto de esta escritura é informacion judicial de que el nuevo dueño lo es en efecto y tiene posibilidad para haber hecho la compra de la embarcacion, se ocurrirá al comandante de marina pidiendo la patente de navegacion á favor del capitán que *con anterioridad* hubiese nombrado el propietario y no otro alguno, justificándose que dicho capitán es mexicano por nacimiento ó naturalizacion, con título de náutico ó práctico de costa é inscrito en las matrículas de mar, á no ser que se nombre para semejante encargo á algun oficial vivo ó retirado de la marina militar, pues entónces basta la licencia del Gobierno. 4ª En ningun caso se expedirá la patente de navegacion si no se dá la fianza prevenida en la ordenanza de matrículas, art. 2º, tít. 10. 5ª En las comandancias de marina habrá, remitidas por el Ministerio del ramo, ejemplares de *patentes de navegacion* para proveer á las embarcaciones, llevando las referidas comandancias cuenta y razon especificada de dichas patentes y remitiendo cada seis meses al Ministerio las patentes canceladas. 6ª Expedida la patente se presentará el capitán del buque con ella y la escritura de adquisicion á la capitanía del puerto respectivo para habilitarse de la *lista ó roll* conque pueda navegar. 7ª Se hará constar al efecto que el piloto, contra-maestre y dos terceras partes de la tripulacion son mexicanos, y anotándose en la capitanía los *roles* con las filiaciones de los individuos de la tripulacion para que no haya suplantaciones. 8ª Los mexicanos dueños de buques de quilla nacional y los que los compran en el extranjero están obligados á hacer constar en las comandancias de marina la propiedad, circunstancias expresadas y obligaciones necesarias para obtener la patente de navegacion; lo mismo practicarán respecto á lo que se previene sobre listas ó roles, sin que previamente puedan enarbolar bandera mexicana. 9ª Los nacionales ó extranjeros que quieran armar buques en corso para hacer la guerra á enemigos declarados de la nacion, lo verificarán precisamente en las comandancias de marina á que pertenezcan, con total arreglo á lo prevenido en las ordenanzas de matrícula y en la de corso de 1801 á fin de que se les expida la patente respectiva. 10ª. No podrán reputarse buques nacionales, arbolarse

bien, un buque que lleva la bandera nacional tiene la representacion de una compañía regida por las leyes de su país; pero como en México solo la ley federal puede reglamentar la materia de navegacion y derecho marítimo y fijar las obligaciones de capitanes, tripulantes y demás en sus relaciones

la bandera mexicana, ni obtener los privilegios que las leyes conceden: los buques que carezcan del testimonio de la escritura de propiedad á favor de cualquier mexicano por nacimiento ó naturalizacion que haya justificado posibilidades para la compra y ejerza el comercio marítimo: los que no tengan la patente de navegacion en los términos dichos; y los que carezcan de la lista ó roll de que trata la prevencion 6ª. 11ª En el hecho mismo de reconocerse que algun buque de bandera mexicana tiene por verdadero dueño á un extranjero no nacionalizado, ó que el capitán hace uso de documentos de navegacion de otra potencia cualquiera que sea, se dispondrá su segura detencion en el puerto en que se halle anclado, remitiéndose los papeles encontrados al juez federal para que juzgue el caso con arreglo á la legislacion naval. 12ª Para el cumplimiento de estas prevenciones, los capitanes de puerto pasarán vista de guerra á todos los buques entrantes en aguas de su jurisdiccion para hacer un exámen minucioso sobre la nacionalizacion legítima del buque. 13ª En las visitas de buques de guerra extranjeros se procurará limitarse á las noticias relativas á esta clase de bajeles procediendo con la circunspeccion y política necesarias, á no ser que se adviertan acciones por parte del buque que ameriten providencias enérgicas para la defensa y seguridad del puerto. 14ª Con arreglo á las anteriores prevenciones, remitirán los capitanes de puerto los partes semanarios que están obligados á remitir al Supremo Gobierno y comandantes de marina. 15ª Las autoridades locales prestarán á los capitanes de puerto los auxilios que necesiten para cumplir lo prevenido en esta circular y ordenanzas de marina en su tratado 5º, tít. 7º, bajo el concepto de que anulado el fuero de guerra para los matriculados, que no están en el servicio de la armada naval, corresponde á las autoridades civiles conocer de los juicios respectivos por violacion de las anteriores prevenciones. El decreto de 27 de Octubre de 1853 reiteró las prevenciones sobre que las dos terceras partes de la tripulacion de buques mercantes nacionales, incluso en ellas el capitán y contra-maestre, deben ser mexicanos por nacimiento y naturalizacion: que no se expidan para el comercio de altura pasaportes sino patentes en forma con arreglo á las leyes; pena de privacion de empleo al capitán de puerto, infractor: que los extranjeros que se matriculen no pueden aprovecharse de los privilegios de gente de mar sin haber hecho una campaña. El decreto de 8 de Enero de 1857 derogó el de 14 de Setiembre de

con el derecho internacional y público, es claro que los buques, que segun derecho de gentes se consideran como partes flotantes del territorio nacional, son partes no del territorio de cualquier Estado de la Federacion, sino del territorio nacional en tanto que sobre él ejerce soberanía de derecho internacional solo el Gobierno de la Union. Es decir, los

1853 relativo á la inversion que se deba al producto del derecho de patente y previno que dichas patentes se entregarán por la comandancia de marina con arreglo á la ordenanza de matrículas y circular de 16 de Agosto de 1830, cobrando por cada una 32 pesos que ingresarán al Erario nacional: que dichas patentes servirán por dos años, al cabo de los cuales se refrendarán: que las fianzas solo serán anuladas cuando se otorguen nuevas ó cuando se devuelva la patente por pérdida del buque: que cuando un buque ya nacionalizado se venda á mexicano, éste ocurrirá á la comandancia de marina para que se le dé nueva patente, prévias nuevas fianzas y la escritura de venta respectiva: que todo buque de más de 40 toneladas puede dedicarse con la patente respectiva al comercio de altura ó cabotaje: que las patentes provisionales expedidas por cónsules mexicanos en el extranjero solo sirven para el viaje directo al departamento de marina respectivo: que se prohíbe á los comandantes expedir patentes provisionales, pues solo el Gobierno puede expedirlas. El decreto de 9 de Julio de 1857 habilitó á los buques nacionales de ménos de 40 toneladas para hacer el comercio de altura con la respectiva patente. El decreto de 8 de Setiembre de 1857 suprimió las matrículas de mar y mandó que la mitad de las tripulaciones se proporcionase por enganches que harán las aduanas marítimas y la otra mitad por las autoridades políticas de los puertos por contingentes y declarando que el tiempo del servicio sea de 3 años, y fijó las cabeceras de los departamentos de marina.

De lo expuesto se deduce que solo para el comercio de altura se necesita patente expedida en los términos dichos; pero teniendo presente que estando suprimidas las matrículas de mar por las leyes citadas, y toda clase de monopolios por la Constitucion, los dueños de buques pueden proveerse de toda clase de gente, siendo mexicanos, para la tripulacion, siempre que el capitán y contraamaestre tenga la instruccion práctica ó técnica requerida por las citadas disposiciones. Y respecto del comercio de cabotaje no se necesita patente, sino simple permiso del capitán de puerto respectivo, segun el art. 8 de la ley de 8 de Enero de 1857.

Santa Anna expidió una acta de navegacion contenida en la ley de 30 de Enero de 1854; pero fué derogada por decreto de 9 Enero de 1856.

buques mercantes mexicanos desde el momento en que á nombre de la Union mexicana llevan bandera están sujetos á la jurisdiccion federal, á los poderes federales, porque ellos son los únicos que pueden autorizar la navegacion legítima del buque y son responsables de su conducta ante el derecho de gentes. En virtud, pues, del principio constitucional que dá á los tribunales federales (art. 97, frac. 2^a) jurisdiccion sobre cuestiones de derecho marítimo, tienen ellos la de conocer de los delitos cometidos en buques mercantes mexicanos, pues la comision de tales delitos está relacionada con el derecho de navegacion. Por esto la Constitucion de 1824 sometió á los tribunales federales el conocimiento de los crímenes cometidos en alta mar. Lo mismo hizo el art. 24, frac. 6^a de la ley de 14 de Febrero de 1826; y el art. 58, frac. 4^a del proyecto de Código de procedimientos federales dice que los tribunales federales conocerán de los delitos cometidos en alta mar en buques ¹ mexicanos y de los cometidos en mares territoriales de la República. Esta prescripcion ha dado su legítima extension constitucional á la jurisdiccion federal en esta materia, pues en efecto, tanto los delitos cometidos en buques *mexicanos* en alta mar, como los cometidos en aguas territoriales en *cualquier* buque, son materia de legislacion marítima, pues en su castigo se interesa la seguridad de la navegacion é influyen los principios del derecho de gentes. Así tratándose de delitos cometidos en aguas territoriales por tripulantes ó pasajeros de buques extranjeros, el derecho internacional comunmente adoptado distingue dos clases de hechos: primera, la de actos de pura disciplina interior de buques y aún los crímenes ó delitos que se cometan entre los tripulantes cuando no se

1 Se entiende de buques mercantes, pues los de guerra están sometidos á la jurisdiccion militar. Si son extranjeros gozan en todos partes de inmunidad ó sea de extraterritorialidad.

altere la tranquilidad del puerto; y segunda, la de dichos crímenes ó delitos cometidos á bordo contra personas estrañas á la tripulacion por alguno que no sea de esta, ó por los individuos de la tripulacion entre sí cuando se ha comprometido la tranquilidad del puerto. Los hechos comprendidos en la primera clase están exentos de la jurisdiccion local, que no debe mezclarse en ellos, á *ménos que se pida su auxilio ó proteccion*. Respecto de los incluidos en la 2ª categoría su conocimiento corresponde á las autoridades del país á que el puerto pertenece, porque la proteccion concedida á los buques mercantes en los puertos no perjudica la jurisdiccion territorial en todo lo que se relaciona con los intereses públicos ó del Estado, y estos se afectan siempre que en los delitos intervienen personas estrañas á la tripulacion, las cuales están evidentemente sometidas á la jurisdiccion local. Estos principios han sido aceptados en nuestra legislacion patria por resolucion del Ministerio de Justicia de 19 de Marzo de 1869 que tambien declara ser competente para conocer de los delitos mencionados el juez federal, *porque todo lo concerniente al mar se rige por el derecho marítimo que solo puede establecer el Congreso nacional conforme á la Constitucion, y la aplicacion de las leyes federales no toca á los juces de los Estados; porque lo que no se rige en este punto por leyes positivas, se gobierna por el derecho internacional, y cuanto corresponde á relaciones exteriores es del resorte de la Federacion*. El artículo 189 del Código penal acepta los principios de derecho internacional consignados, pues previene que se consideran como ejecutados en territorio nacional los delitos cometidos por mexicanos ó extranjeros en alta mar en buques nacionales mercantes ó de guerra: los cometidos en buque de guerra nacional surto en puerto ó aguas territoriales estrañas: los cometidos en buques mercantes nacionales en los mismos lugares, si el delincuente no fué juzgado en la nacion á que pertenece el

puerto: los cometidos en buque mercante extranjero surto en puerto ó aguas territoriales nacionales, si el delincuente ó el ofendido no fueren de la tripulacion ó se turbare la tranquilidad del puerto. En caso contrario se obrará conforme al derecho de reciprocidad.

Es visto, pues, que los jueces federales en *virtud de la jurisdiccion de almirantazgo* deben conocer de los delitos mencionados con las restricciones explicadas. Al hablar de competencia en el fuero comun hemos dicho, fundados en doctrinas de Villanova, la Curia Filípica y ley 2, tít. 9, part. 5ª, que el juez competente para conocer de los delitos cometidos en alta mar es el del puerto más próximo ó el de aquel en que primero desembarque el buque respectivo. Los procedimientos serán los correspondientes al delito de que se trate; de manera que si es homicidio, robo, etc., serán los comunes para todo delito.

3º *Represion de piratería y tráfico de esclavos*. Ni los publicistas, ni los Estados están en un completo acuerdo respecto de la definicion del delito de piratería. En la esfera del derecho internacional basta para constituir este delito la comision de un acto de violencia en el mar, sin autoridad ni derecho legítimo. Francia considera como piratas los buques que navegan *armados* sin pasaportes legítimos ó regulares. Los Estados tienen derecho para *definir* y castigar la piratería segun sus leyes, siempre que no violen los derechos legítimos de las demás naciones. El considerar piratas á los que hacen el tráfico de esclavos no está aceptado por todas las naciones de manera que un Estado puede castigar á sus súbditos por el tráfico de esclavos; pero no perseguir á buques extranjeros que hagan ese tráfico, á no ser que lo verifiquen en aguas territoriales ó que medien tratados ¹ *ad hoc*.

1 México habia celebrado con la Inglaterra un tratado para la persecucion de la trata de negros; pero este tratado lo mismo que otros muchos ce-

altere la tranquilidad del puerto; y segunda, la de dichos crímenes ó delitos cometidos á bordo contra personas extrañas á la tripulacion por alguno que no sea de esta, ó por los individuos de la tripulacion entre sí cuando se ha comprometido la tranquilidad del puerto. Los hechos comprendidos en la primera clase están exentos de la jurisdiccion local, que no debe mezclarse en ellos, á *ménos que se pida su auxilio ó proteccion*. Respecto de los incluidos en la 2ª categoría su conocimiento corresponde á las autoridades del país á que el puerto pertenece, porque la proteccion concedida á los buques mercantes en los puertos no perjudica la jurisdiccion territorial en todo lo que se relaciona con los intereses públicos ó del Estado, y estos se afectan siempre que en los delitos intervienen personas extrañas á la tripulacion, las cuales están evidentemente sometidas á la jurisdiccion local. Estos principios han sido aceptados en nuestra legislacion patria por resolucion del Ministerio de Justicia de 19 de Marzo de 1869 que tambien declara ser competente para conocer de los delitos mencionados el juez federal, *porque todo lo concerniente al mar se rige por el derecho marítimo que solo puede establecer el Congreso nacional conforme á la Constitucion, y la aplicacion de las leyes federales no toca á los jucces de los Estados; porque lo que no se rige en este punto por leyes positivas, se gobierna por el derecho internacional, y cuanto corresponde á relaciones exteriores es del resorte de la Federacion*. El artículo 189 del Código penal acepta los principios de derecho internacional consignados, pues previene que se consideran como ejecutados en territorio nacional los delitos cometidos por mexicanos ó extranjeros en alta mar en buques nacionales mercantes ó de guerra: los cometidos en buque de guerra nacional surto en puerto ó aguas territoriales extranjeras: los cometidos en buques mercantes nacionales en los mismos lugares, si el delincuente no fué juzgado en la nacion á que pertenece el

puerto: los cometidos en buque mercante extranjero surto en puerto ó aguas territoriales nacionales, si el delincuente ó el ofendido no fueren de la tripulacion ó se turbare la tranquilidad del puerto. En caso contrario se obrará conforme al derecho de reciprocidad.

Es visto, pues, que los jueces federales en *virtud de la jurisdiccion de almirantazgo* deben conocer de los delitos mencionados con las restricciones explicadas. Al hablar de competencia en el fuero comun hemos dicho, fundados en doctrinas de Villanova, la Curia Filípica y ley 2, tít. 9, part. 5ª, que el juez competente para conocer de los delitos cometidos en alta mar es el del puerto más próximo ó el de aquel en que primero desembarque el buque respectivo. Los procedimientos serán los correspondientes al delito de que se trate; de manera que si es homicidio, robo, etc., serán los comunes para todo delito.

3º *Represion de piratería y tráfico de esclavos*. Ni los publicistas, ni los Estados están en un completo acuerdo respecto de la definicion del delito de piratería. En la esfera del derecho internacional basta para constituir este delito la comision de un acto de violencia en el mar, sin autoridad ni derecho legítimo. Francia considera como piratas los buques que navegan *armados* sin pasaportes legítimos ó regulares. Los Estados tienen derecho para *definir* y castigar la piratería segun sus leyes, siempre que no violen los derechos legítimos de las demás naciones. El considerar piratas á los que hacen el tráfico de esclavos no está aceptado por todas las naciones de manera que un Estado puede castigar á sus súbditos por el tráfico de esclavos; pero no perseguir á buques extranjeros que hagan ese tráfico, á no ser que lo verifiquen en aguas territoriales ó que medien tratados ¹ *ad hoc*.

1 México habia celebrado con la Inglaterra un tratado para la persecucion de la trata de negros; pero este tratado lo mismo que otros muchos ce-