

dos á la jurisdicción nacional del país á que pertenecen esos buques. (Wheaton, Elem. del Der. intern. Part. 2, cap. 2 § 11.—Vattel, Der. de gen. lib. 1 cap. 19, § 216.—Felix, Trat. de Der. intern. priv. n. 506—Sean extranjeros ó nacionales los que han delinquido en alta mar á bordo de una embarcación, quedan sometidos á la jurisdicción nacional del buque, cualquiera que sea la legislación penal de otro Estado respecto de los culpables. Pero si la embarcación despues de los hechos ocurridos en alta mar, arribó á un puerto extranjero, y las autoridades locales aprehenden en tierra al delincuente ó delincuentes, entonces hay otra consideración. Si la ley penal del país los declara reos, no cabe reclamación alguna, dice Ortolan, si no es la de exigir la reciprocidad, y dar en favor de los nacionales aquellos pasos conciliables con la acción de la justicia; mas esa doctrina, que es de obvia aplicación si el delincuente refugiado y aprehendido en tierra es súbdito de la nación que pretende juzgarlo, presentará serias dificultades si fuese extranjero, y mas aun si tiene la misma nacionalidad que el buque que lo conducía, porque se daría lugar á un caso de formal extradición. Esto se ilustrará con el ejemplo siguiente.

En 1833, el buque americano *Elizabeth* zarpó en Filadelfia conduciendo de pasajero á su bordo á un francés llamado *Denechaux*, y habiendo arribado á aquel buque á Burdeos, el pasajero francés se quejó contra el capitán americano por ciertos actos de violencia que decía haber sufrido durante la navegación. El capitán opuso la excepción de incompetencia, fundándose en la calidad de extranjero que tenía él y su buque, y en que los hechos acusados habían ocurrido en alta mar. La Corte Real de Burdeos, á cuyo conocimiento había pasado el negocio por apelación interpuesta, favoreció decididamente la excepción opuesta por el capitán americano, ratificando el principio en que la apoyaba. (La sentencia puede verse en los *Anales marítimos et coloniaux* de 1840, pág. 442.) Si el culpable hubiera sido francés, acusado por otro francés de alguna tentativa, v. gr., de homicidio cometido á bordo de dicho buque americano y en alta mar, indudablemente se hubiera declarado la competencia de los tribunales franceses, porque el caso hubiera reunido todas las condiciones que establece el art. 7º del Código francés de procedimientos, que somete á la jurisdicción francesa los delitos particulares ó privados cometidos fuera del territorio, con tal que reúnan las cuatro condiciones siguientes: 1ª que los hechos lleguen á la categoría de crímenes:—2ª que se hayan cometido por un francés contra otro francés:—3ª que se encuentre de vuelta en el territorio francés:—y 4ª que sobrevenga demanda ó acusación del agraviado.

Esa extensión de jurisdicción extranjera en alta mar, no tiene lugar en los crímenes de *Piratería* ni en lo relativo al derecho de *requisición de bandera*, de los que será preciso tratar adelante para no trancar la materia de Jurisdicción.

Si los delitos cometidos á bordo de los buques se perpetraron no en alta mar sino cuando estos estaban en puerto, rada ó mar territorial del dominio de otra nación, entonces el caso no es tan sencillo, pues las dos soberanías, la que manda el buque y la que manda el puerto, podrían ponerse en inminente conflicto. Véamos

cómo se evitaria éste por las reglas del derecho de gentes, distinguiendo entre buque de guerra y buque mercante.

El buque de guerra no pasa á jurisdicción del país en cuyas aguas se encuentra, y por lo mismo los crímenes y delitos cometidos á su bordo, sea cual fuere la persona delincuente, son de la competencia de los tribunales de su nación, y sujetos por tanto á su ley penal. [Felix, *Trat. de Der. intern. priv. núm. 506.*]

Esta regla de derecho internacional positivo, la presenta con suma claridad Enrique Wheaton, [Ob. cit. par. 2ª, cap. 2. §. 10], quien despues de hablar de las franquicias de los embajadores, tratando de los buques de guerra, añade: "Cuando entran estos buques en puertos extranjeros, bien sea por falta de prohibición ó en virtud de autorización expresa estipulada en los tratados, quedan exentos de la jurisdicción de las autoridades locales." La misma regla se observa desde el tiempo de Vattel, [Ob. cit., lib. 1, cap. 17, §. 216], quien dice lo que sigue: "Segun el uso comunmente recibido, la jurisdicción de un Estado se conserva en los bajeles, aun cuando estos se encuentren en parajes de mar sometido á una potencia extranjera."

De esta regla explícitamente adoptada, además de los muchos tratados celebrados conforme á ella, resulta: que los comandantes de buques de guerra deben reservar á los tribunales de su nación el conocimiento de los crímenes ó delitos cometidos á su bordo, aun cuando se encuentren en aguas extranjeras. Sin embargo, si la parte agraviada ó el que sufre el agravio son extranjeros el uno del otro, un comandante puede y debe, atentas las circunstancias del caso, abandonar á entrambos á la justicia del país en cuyas aguas se ha cometido el crimen ó delito.

Resulta igualmente de la propia regla, que las autoridades locales del puerto ó rada en que esté anclado el buque de guerra no tiene derecho de presentarse á bordo á practicar diligencias ó averiguaciones, salva siempre la cortesía que los empleados de una nación deben á las autoridades de otra.

Si los individuos del Estado Mayor de un buque de guerra, ó de su tripulación, ó los pasajeros se hacen culpables en tierra extranjera por infracción de las leyes de ella, es incuestionable que las autoridades locales tienen derecho reconocido para apoderarse de los delincuentes, en tanto que éstos se encuentren en tierra, entregándolos á la acción y represión de sus tribunales y leyes; mas si los delincuentes logran volver á bordo, habrá ó no lugar á reclamarlos segun las circunstancias; nunca á usar de la fuerza y la violencia. (Wheaton, ob. cit. part. 2, cap. 2, § 10.)

No hay igual doctrina, al menos en términos tan absolutos, si se trata de buques mercantes. Wheaton (lug. cit.) de acuerdo en este punto con varios escritores formula este principio general:—"Los buques mercantes de cualquiera país dentro de los puertos de otro Estado no están exentos de la jurisdicción local, á menos de que exista una convención expresa entre las respectivas naciones, en cuyo caso se extenderá dicha extensión á y solo lo que está provisto en los tratados."

A pesar de las buenas razones en que se funda este principio, no está universalmente reconocido, y en algunos países hay reglas diferentes respecto á la policía marítima. Lo mas seguro es atenerse literalmente á los tratados, en cuyo

caso las cláusulas convenidas dan la ley entre las naciones que los han celebrado. A falta de convenciones espresas, parece natural que se invoquen los principios de reciprocidad, que ciertamente no constituyen un derecho absoluto, pero aumentan un grave peso á las reclamaciones, las cuales llegan á ser decisivas cuando se presentan á una potencia que no solamente sabe aprovecharse de tal reciprocidad, sino que cuando llega el caso la reclama con tazon, como si le fuera legítimamente debida.

El gobierno dictatorial de D. Antonio López de Santa-Anna, espidió en 25 de Enero de 1854 una ley sobre causas de almirantazgo, que por mala que se considere, introdujo algunas reglas fijas para el procedimiento; pero el Gobierno que sucedió al del dictador, dejándose tal vez arrastrar por ese fatal espíritu de todos los partidos, de destruir sin discrecion y de un golpe rudo todo lo que emana de los enemigos en política, sin reemplazarlo con algo igual, ya que no sea mejor; en su ley de 23 de Noviembre de 1855, que encabeza la presente coleccion, echó por tierra la predicha ley, puesto que de un modo absoluto dijo allí: que quedaban sin vigor todas las leyes espeditas sobre administracion de Justicia desde Enero de 1853 hasta el citado 23 de Noviembre de 1855, mandando que los Jueces de Distrito y Tribunales de Circuito, á quienes compete el conocimiento de las causas predichas, se sujetaran á las leyes vigentes en Diciembre de 1852.

Desde entonces hasta hoy quedamos de peor condicion, vagando entre diversas disposiciones antiguas; pero sea lo que fuere, la espresada ley de 25 de Enero de 1854 declaraba por causas de almirantazgo los que versan sobre crímenes ó delitos comunes cometidos á bordo de un buque mercante extranjero que se encuentre en algun puerto, rada, ó aguas territoriales de la República por un individuo que no sea de la tripulacion, ó contra otro que tambien lo sea, y aun por los de ésta entre sí, siempre que se hubiere turbado la tranquilidad del puerto; y de la misma manera exigia que no se hubiere turbado la del puerto extranjero donde se hallara un buque mercante nacional, para que se reservara á los tribunales mexicanos de almirantazgo el conocimiento de los crímenes ó delitos comunes cometidos á bordo por individuos de la tripulacion.

Hoy será preciso atenerse solo á las disposiciones antiguas espuestas ya sobre fuero por razon del delito.

Si uno ó alguno de los individuos de la tripulacion de un buque mercante comete en tierra crímenes ó delitos, la autoridad local, si no existen convenciones en contrario, como suele suceder, no solo tiene el derecho de prender y asegurar á los culpables mientras se hallen en tierra, como tiene el de verificarlo aun tratándose de individuos de un buque de guerra, sino que puede perseguirlos y aprehenderlos aun á bordo mismo de la embarcacion mercante extranjera, fondeada en las aguas territoriales del país. En efecto, supuesto que la autoridad local ejerce el derecho de policia sobre los buques mercantes, aun respecto de los delitos cometidos á su bordo, si se trata de la policia del puerto y de la tranquilidad pública; con mayor razon puede ejercer ese derecho, tratándose de crímenes ó delitos cometidos en tierra; pero en este caso como en cualquiera otro, la cortesia y los miramientos

debidos no están de mas, pues cada nacion debe considerar á las otras como en idéntico caso quisiera ser mirada y considerada.

Cuando la autoridad local se ha apoderado del conocimiento de estos crímenes ó delitos y de los presuntos reos, solo se puede exigir que éstos sean juzgados con imparcialidad y nada mas. Toda otra reclamacion y exigencia, cual en estos casos suelen presentar en los puertos nacionales los cónsules extranjeros, por una verdadera estralimitacion de poderes, puede y debe ser rechazada como impertinente.

No hay necesidad de decir que todas las franquicias reconocidas por el derecho de gentes respecto de los buques de guerra y mercantes surtos en las aguas territoriales de una potencia extranjera, solo existen condicionalmente, en el supuesto de relaciones pacíficas entre los soberanos ó naciones respectivas, y respecto de los buques que observan y respetan los principios del mismo derecho de gentes; porque si un buque cualquiera, sea de guerra ó mercante, se introduce en un puerto, bahia, rada, rio ó mar territorial de una nacion á ejercer indebidamente actos de hostilidad y depredacion contra el Estado, de lo cual hay ciertamente tristes ejemplos que lamentar, (en el Pacífico, de los buques ingleses que siempre han hecho el contrabando de plata y oro pastas, lo que consta al autor de la nota por haber sido Magistrado del Tribunal Superior de Circuito de Senora, Sinaloa y Baja California, y en Veracruz aun en 1853, en que el mismo autor estaba encargado del Juzgado Civil, Criminal y de Comercio, denominado de 1.ª instancia de Veracruz), apoyándose los agresores en el derecho del mas fuerte; entonces no sería ya un acto de jurisdiccion, sino de legítima y racional defensa, el de repeler la fuerza con la fuerza, persiguiendo al agresor hasta fuera de las aguas territoriales para castigar semejante atentado; así se cumpliría con un deber, (que no ha podido llenar México, solo por falta de marina), se ejercería un derecho, y ninguna potencia lo tendría para quejarse, á lo menos con motivo reconocido y fundado en reglas del derecho internacional, ademas de que en algunos tratados han solido preverse tales contingencias.

En cuanto á los que se refugian en buques de guerra ó mercantes anclados en las aguas territoriales de una nacion extranjera, buscando en ellas asilo para sustraerse de la accion de la justicia local que los persigue, claro es que no existe obligacion alguna de prestarles asilo, que bien se les puede negar de liso en llano sin responsabilidad, y acaso la conducta mas prudente de parte de los capitanes y comandantes de dichas embarcaciones, sería la de no admitir refugiados de ninguna clase á bordo de los buques de su mando. Pero si de esta observacion se pasa al exámen de los deberes y derechos del gobierno territorial que persigue justa ó injustamente á los sustraídos que han hallado asilo á bordo, desde luego resulta de nuevo la distincion radical que existe entre un buque de guerra y un mercante. Los buques de guerra, segun se ha visto y demostrado, están exentos de toda autoridad extranjera, sea en alta mar ó en las aguas territoriales de una nacion, y por lo mismo, las autoridades locales no pueden perseguir á bordo á los allí refugiados, ni ejercer en el buque ningun acto de jurisdiccion para lograr capturar á

aquellos. Pueden reclamarlos en forma, es verdad; pero si el comandante declara, aunque sea falsamente, y por tanto consintiendo una acción cuya inmoralidad no es dudosa, que los perseguidores no están á bordo, ó bien que está resuelto á protegerlos con la bandera de su propia nación, como también ha ocurrido alguna vez..... (Siempre por los ingleses. Dízalo Miguel Miramón, acusado por ellos de robo de los fondos de su convención, situados en una casa de la calle de Capuchinas, y protegido en seguida por el pabellón británico), principalmente tratándose de refugiados políticos, entonces el asunto sale de la esfera ordinaria para pasar á la diplomática, considerándose ya objeto de contestaciones de nación á nación.

Si el buque es mercante, la doctrina anterior no procede en toda su latitud. Como respecto de estas embarcaciones existe la doctrina espuesta, de que mientras se hallen en las aguas territoriales de un Estado extranjero no están exentas de la jurisdicción local, sino solo en lo relativo á hechos verificados á bordo sin que perturben la tranquilidad del puerto ni de las personas extrañas á la tripulación, según la repetida ley de Santa-Ana y claro es, que en cuanto á otros hechos quedan sometidos á dicha jurisdicción y policía locales.

De donde se infiere que las autoridades territoriales tienen derecho incontestable de trasladarse á bordo de esos buques, procediendo á practicar las diligencias del caso y al arresto de los culpables que allí se hubiesen refugiado, siempre con la cortesía y miramientos debidos á la bandera con cuya sombra intentaron ampararse y eludir la acción de la justicia. Lo dicho procede en tanto que los buques mercantes se hallan en las aguas territoriales de una nación, porque fuera de ellas ya no están sujetos á la autoridad de la misma; y en este caso el Gobierno, en cuyas aguas territoriales hubiere ocurrido el hecho, solo puede dirigirse al de la nación á que el buque pertenece, pidiendo en forma la extradición de los delincuentes, y esa extradición se concederá ó no según está estipulado en los tratados que median entre ambas naciones. Esto es, en cuanto á las personas que de tierra se refugian á bordo.

Si las personas refugiadas han pasado de un buque á tierra y tomado en esta asilo, la cuestión debe resolverse por los principios análogos de reciprocidad. La reclamación para que estos refugiados sean devueltos á bordo, en tanto que el buque se encuentra en las aguas territoriales de un Estado, debe hacerse por conducto de los agentes diplomáticos ó por el oficial comandante del buque, si éste es de guerra. Si es mercante, el capitán tiene personalidad directa para mezclarse en el negocio, y debe atenderse á lo que haga el Cónsul de su respectiva nación, si lo hubiere en el puerto, ó referirse simplemente á su Gobierno. Para mayor claridad y seguridad en estos casos, cuya ocurrencia no es rara, bien así como en el de desertores del servicio militar que se refugian á tierra ó á bordo, las naciones han tenido cuidado de arreglar punto por punto esta importante materia en los tratados que entre sí han ajustado. Cuando estos existen, su texto es la ley, y no cabe otra regla que observar, ni otra consideración que tomar en cuenta. Si no existen, es necesario atenderse á las reglas comunes del derecho de gentes

y como se ha repetido, debemos cuidar de que se observen ante todas cosas los principios de una absoluta reciprocidad.

Por lo que hace á los desertores expresados, generalmente se estipula en los tratados, la obligación de la entrega de los mismos, y la frac. 9ª del art. 10, de la ley de 26 de Noviembre de 1859, autoriza á los Agentes comerciales en uso de su carácter oficial, para requerir la asistencia de las autoridades locales á fin de buscar, arrestar, detener, encarcelar á los desertores de buques de guerra y mercantes de su país, dirigiéndose para este fin por escrito á los tribunales, jueces y oficiales competentes mexicanos formulando por escrito su demanda, y probando por la exhibición de los registros ó rollos de los buques, ó por otros documentos oficiales, que los individuos reclamados hacían parte de dichas tripulaciones. Justificada de este modo su demanda, no se negará la extradición de los desertores, salvo siempre lo prevenido la Constitución respecto á la extradición de esclavos.

“Los desertores aprehendidos en esta conformidad, serán puestos á disposición del agente comercial que los hubiese reclamado, y podrán ser detenidos en las cárceles públicas á petición y espensas de quienes los reclamen, para ser remitidos á los buques de cuyo servicio desertaron ó á otros de la misma nación. Pero no haciéndose esta remisión al cabo de tres meses contados desde el día en que se verificó el arresto, los detenidos serán puestos en libertad, y no se les volverá á prender por la misma causa — Y siempre que el desertor hubiese cometido algún crimen ó delito en la República, se sobrescerá en su extradición, hasta que el juicio criminal relativo hubiese terminado, y la sentencia final se hubiese llevado á ejecución.

“Como lo dicho en esta fracción respecto á las reglas y condiciones con que han de oírse las reclamaciones de los agentes comerciales, en orden á los desertores de buques, ha sido convenido en el tratado de la nación con S. M. el rey de Cerdeña, publicado en México el 20 de Febrero de 1856 y por parecer lo mas favorable respecto á la influencia consular, se ha hecho extensivo á todos los agentes comerciales, en virtud de la cláusula común en los tratados, para que en este y en otros puntos, cada nación sea considerada lo mismo que la mas favorecida; con todo eso, habiéndose estipulado con los Estados Unidos de América por el tratado que se publicó en México el 1º de Diciembre de 1832, que en estas reclamaciones de desertores, la prueba del roll y de otros documentos públicos surtiera sus efectos, *menos cuando se probare lo contrario*, y que los desertores se pusieren en libertad, si dentro de dos meses no se verificare su remisión: como podría muy bien suceder que esta potencia y las que no han pactado con la nación otra cosa, se creyeran mas favorecidas por las dos mencionadas estipulaciones, que de verdad dispensan mas protección á sus ciudadanas y súbditos, se declara que cuando los agentes comerciales de los Estados Unidos de América y de las otras naciones indicadas pidiesen que sobre la admisión y efectos de las pruebas en sentido favorable á los desertores, ó sobre el *máximum* de su detención en el país, se observe lo convenido en el dicho tratado de 1832, deberá accederse á esta solicitud sin dificultad y sin demora.”

Para hacer más fácil la inteligencia de las anteriores doctrinas, forzoso será tener presente, que aunque está reconocida la *libertad de los mares*, de manera que ninguna nación tiene dominio en ellos, hay partes marítimas que pueden someterse á la propiedad ó jurisdicción de un Estado.

No hay que confundir la *propiedad ó dominio* con el *imperio ó derecho de mando y jurisdicción*; porque no es lo mismo lo uno que lo otro, y según la situación del mar de que se trata, así es el derecho que se ejerce. Para mejor comprenderlo, debe hacerse esta división.—1º Los Puertos y las Radas.—2º Los Golfos y las Bahías.—3º Los Estrechos y los Mares enclavados.—4º La porción de mar próxima á las costas.

Decir que los Puertos y las Radas no son susceptibles de poseerse, sería avanzar una falsa tesis; pues la nación que es dueña de las costas que forman tales Puertos ó Radas, los tiene sin disputa en su poder. En manos de esa nación está dictar medida para alejar cualquiera influencia extranjera, y puede ejercer y ejercer de hecho aquel poder físico, que constituye la *posesión*. Nada hay que se oponga á ésta en la naturaleza de la *cosa*, y por lo mismo no existe el obstáculo físico ó material que impida el derecho de propiedad. Tampoco existe el obstáculo moral, porque en efecto la propiedad de un pueblo sobre los puertos y radas de su territorio, no impide á las demás naciones navegar libremente comunicarse entre sí, ni aprovecharse de los beneficios del mar. La nación que usa de ese derecho de propiedad, prohibiendo el arribo de buques á sus puertos, por cierto que se perjudicaría á sí misma separándose de la comunión de las demás; pero con eso no impediría en manera alguna la comunicación recíproca de los demás. No cabe en el ejercicio de ese derecho otra excepción, que la que resultará de alguna imperiosa necesidad que obligue á los buques de las otras naciones á refugiarse en un puerto ó rada, á pesar de las prohibiciones preexistentes; así (es necesario reconocerlo con el derecho de gentes universal) ni el principio material ni el principio moral se oponen á que los puertos ó radas se hallen en la plena propiedad de una Nación dueña de las costas que dan forma á tales puertos ó radas, bien entendido que la palabra *propiedad* debe tener aquí su significación más extensa. Ese derecho es una consecuencia de la situación de los lugares, y de la soberanía territorial en que se colocan los puertos y radas como una dependencia; tanto que respecto de tales puertos y radas hay reunidos á un mismo tiempo el derecho de propiedad y el derecho de imperio. Aun suponiendo que un Estado quisiese ó no pudiese hacer uso de un puerto ó rada de su territorio, otro Estado no podría apoderarse de tal puerto ó rada, alegando el derecho de primer ocupante; porque la ocupación no es ciertamente un modo de adquirir el dominio, sino de las cosas que no pertenecen á ninguno. Por tanto, la Nación dueña de un puerto ó rada puede á su entero arbitrio declararlos cerrados, abiertos ó francos, estableciendo leyes fiscales, concediendo exenciones, y ejerciendo todos estos derechos en la extensión que mejor le plazca, siendo á su beneficio ó perjuicio particular el efecto que de tales medidas resulta. Debe observarse que regularmente esas prohibiciones ó permisos deben tener un carácter general y co-

mun para todas las naciones. No hay duda que el Estado á que pertenece la soberanía es muy libre para ordenar y establecer otra cosa; pero escluir caprichosamente y sin particulares razones á los buques mercantes de tal ó cual nación, de las franquicias concedidas á las demás, ó imponerle condiciones más onerosas, tal vez dá ocasion á legítimas quejas, esponiéndose por lo menos á medidas de *retorsion*. La regla de derecho internacional en el caso es, que los puertos abiertos al comercio extranjero, lo están para los buques mercantes de todas las potencias con las cuales no existe hostilidad ó diferencia; y no se puede prohibir á un buque de nación amiga despacharlo en regla, la entrada en los puertos de la República, sin hacer una ofensa notoria á dicha nación.

Lo dicho sobre buques mercantes debe aplicarse también á los buques de guerra, salvo siempre lo que esté espresamente estipulado en los tratados con naciones amigas. (*Wheaton, Ob. cit., Part. 1, cap. 2, §. 10*). Sobre este particular existe un Tratado antiguo entre Francia y Dinamarca, (el de 14 de Febrero de 1663 renovado en 10 de Julio de 1813), cuyo art. 30 suele ser mirado como la regla fundamental en estos casos, ó otros idénticos, en que no habiendo texto espreso, se acude al *derecho consuetudinario*. Dicho artículo establece lo que sigue: "Los buques de guerra de uno de los reyes tendrán libertad de entrar en las abras, puertos y radas del otro, permaneciendo anclados todo el tiempo que les pareciere bien, y sin estar sujetos á visita, bien entendido que no se demorarán allí más tiempo del necesario, sin dar lugar á que su demora cause sospechas á las autoridades locales, á quienes los capitanes de buque deberán manifestar en todo caso la causa de su arribo y permanencia." Ese principio lo ha estipulado México con las diversas potencias con quienes ha celebrado tratados, señaladamente en el art. 2 del celebrado con la Gran Bretaña, y publicado como ley nacional de 25 de Octubre de 1827; y la *costumbre internacional*, como se ha dicho, es la que se funda en ese principio. Si tal principio no se guardase por parte de la autoridad local, porque faltase estipulación espresa en los tratados, el Gefe ó Comandante de una Escuadra debería protestar en forma por no admitirse en puerto amigo; sin embargo, hay circunstancias en que puede rehusarse licitamente la entrada en un puerto á una escuadra numerosa, porque la prudencia aconseja algunas veces obrar de esta suerte; pero en todo caso, un Estado tiene el clarísimo derecho de oponerse á la *estacion permanente* en sus puertos de una numerosa escuadra extranjera, porque hasta cierto punto sería eso una especie de amago incesante á la independencia de un país. En el año de 1821 permaneció detenida enfrente del puerto de la Habana una escuadra francesa, porque á las autoridades de la Plaza pareció inconveniente recibir cerca de ella aquella fuerza imponente. Las dificultades suscitadas se allanaron con las esplicaciones satisfactorias que dió el Almirante Jurien, y la escuadra ancló sin contratiempo en dicho puerto.

Por vía de *excepcion* al ejercicio del pleno derecho de propiedad que un Estado tiene sobre sus puertos y radas, se ha hablado del caso de necesidad en que pudiera hallarse un buque extranjero de entrar en un puerto, á pesar de las pro-

hijaciones existentes. En efecto, suelen presentarse casos en que el ejercicio de ese derecho, llevado hasta una indebita exajeracion, puede llegar á ser contrario al esencial destino de los mares y á la seguridad de las comunicaciones de pueblo á pueblo. Una arribada forzosa á un puerto por causa de temporal avería ó otra desgracia marítima, se funda en una fuerza mayor, en una imperiosa necesidad; y la nacion que rehusase abrigo en sus puertos á un buque en desgracia, mereceria el dictado de bárbara: así es que la costumbre y los tratados reconocen ese derecho fundado en la necesidad, para entrar hasta en puertos cerrados á buques extranjeros. No es decir que en ello alguna vez no pudiera haber abuso; pero toca con derecho á la autoridad nacional el cuidado discreto de evitar semejante abuso. Supuesto ese derecho, el Código de Comercio de México de 16 de Mayo de 1854. (dado tambien por Santa-Anna y echado á tierra por el gobierno que le sucedió, sin haber sabido reemplazarlo) al establecer la forma de calificar los motivos por que puede hacerse la arribada, y fijar los casos en que resulta alguna responsabilidad de verificarla, á la vez que previene no se haga descarrar ni venta de los efectos averiados, sino por necesidad, y con autorizacion del Tribunal de Comercio del puerto, establece que si este es extranjero, se recabe la misma autorizacion del cónsul mexicano que en él haya.

En la misma categoría de los Puertos y de las Radas se deben colocar los Golfos, las Bahías y todas las óbras á que dan forma las costas del territorio de un mismo Estado no excediendo en su anchura de dos tiros de cañon, pudiendo dominarse en su entrada por la artillería, y defendiéndose por islas, cayos, bancos ó arrecifes: en todos estos casos es cierto efectivamente que esos golfos, ábras y bahías se hallan en el dominio y la posesion, y por lo tanto se pueden y deben aplicar al caso las razones que se alegan respecto de los Puertos y de las Radas.

Los Estrechos, dice Rayneval. [*Instit. de Drr. nat. y de Gent. lib. 2, cap. 9.*] son unos pasos para comunicar los mares unos con otros. Si el uso de los mares es libre, debe serlo tambien la comunicacion porque de otro modo la libertad de estos mares seria una quimera. Para atribuir la propiedad de un estrecho á la nacion dueña de las costas que le forman, no basta decir aquí que realmente y de facto se encuentra en poder de esta nacion que tiene los medios de dominarlo ó otra fuerza, y que se halla en posesion. Ciertamente que el obstáculo material que impide la propiedad de una nacion no existiria en el caso; pero el obstáculo moral, la facultad esencial é inviolable que los Pueblos tienen para comunicarse entre sí, apareceria allí de bulto y descollando. Si v. gr., el Estrecho de Gibraltar fuese tan angosto, que apenas diese entrada á un solo buque, no por eso seria menos libre, puesto que el Mediterráneo, aunque sea un mar particular, está libre como la inmensidad del Océano. Es de observarse sin embargo, que si bien el derecho de propiedad y el soberano imperio no pueden existir en los Estrechos por mas angostos que se les suponga, puede el derecho internacional reconocer y aceptar ciertos derechos menos estensos. Cuando v. gr., un Estrecho es de tal conformacion, que no puede cruzarse sin que los buques se vean en el caso de pasar á tiro de cañon de las costas ó bajo de la artillería de las fortalezas en ellas situadas

no se podria en justicia negar al soberano de estas costas el derecho de vigilarlas por su propia seguridad, de cuidar de la navegacion, y de establecer algunos impuestos para fanales, valizas, prácticos, etc. Todo esto suele estipularse en los tratados de navegacion y comercio para mayor claridad y evitar dudas y diferencias que no dejan de suscitarse con cualquier protesto, mayormente cuando se trata una cuestion entre potencias fuertes y otras que lo son menos.

Los mares particulares é interiores, si están totalmente enclavados dentro del territorio de una nacion, es fuera de duda que son parte integrante suya, y ya no se les reputa necesarios para formar el lazo de comunicacion entre diversos pueblos, puesto que solo podrán servir para las usuales relaciones entre los habitantes de una misma nacion. Por tanto no existe ni una sola causa de las que pudieran servir de obstáculo á la propiedad é imperio de los mares. Luego en este caso tales mares interiores están en el dominio de la nacion que los posee; mas lo dicho no procede de este que son diversos los Estados que poseen las costas de aquellos mares, puesto que ninguno de ellos podria llamarse propietario y exclusivo soberano de tales mares.

El Golfo de México es un vasto mar interior; pero si pudiese llamarse enclavado teniendo como tiene una inmensa parte de sus costas pertenecientes á la Nacion Mexicana, ésta no seria sin embargo, su propietaria, porque parte de las costas pertenece tambien á los Estados- Unidos del Norte. Hubo un tiempo en que la República de Venecia pretendió el dominio esclusivo del Mar Adriático, y es muy conocida en la historia la célebre ceremonia en que el Dux arrojaba su anillo al mar desde el navío Bucentauro usando de la fórmula sacramental *Desponsamus te mare in signo veri et perpetui dominii*; pero este pretendido dominio, solo ha dado margen á algunas disputas de escuela, y el Austria, que fué dueña de Venecia jamás hizo valer para nada la ceremonia del Bucentauro (y esta conducta ha seguido Víctor Manuel, rey de Italia). Varias convenciones diplomáticas han arreglado, para evitar diferencias, el paso por el Bósforo los Dardanelos y otros mares y estrechos de mayor ó menor importancia. Sobre esta interesante materia se puede consultar á casi todos los publicistas.

La seguridad de un Estado y la imprescindible necesidad que tiene de cuidar de su propia defensa, le dan derecho de arreglar á su arbitrio la entrada de los extranjeros en su propio territorio. Este es un principio generalmente reconocido. Ahora bien; las fronteras marítimas son naturalmente mas susceptibles que las terrestres de un ataque imprevisto y de una invasion inesperada: además, el contrabando y el comercio clandestino, pueden organizarse fácilmente en ellas, sirviendo de base al que se haga en el interior del país. Estas razones bastan por sí solas á fundar el derecho de una nacion para estender su vigilancia activa no solo sobre los buques que entran en sus puertos, sino tambien sobre los que se acercan á cualquier punto de las costas.

Los naturales límites de un Estado son las orillas del mar que bañan sus costas, y no mas; pero hay otra línea imaginaria, llamada por el publicista Pinheiro Ferreira (Nota 22 del mismo Pinheiro al tomo 1º de la obra de Martens: *Precis du*

Droit des Gens”) en la cual aquel publicista fija estensamente su doctrina en este respecto: *línea de respeto*, que la costumbre generalmente recibida y los *tratados* han reconocido á cada Estado litoral, para hacer mas eficaz la proteccion de sus costas, permitiéndole trazar esa línea á una distancia conveniente en el interior de mar. “Dentro de esta línea imaginaria, dice el citado Pinheiro Ferreira, un extranjero, aun sin existir fuerza ninguna que á ello lo compela, debe manejarse como si se hallase dentro del territorio del país, y no pretender nada de lo que el gobierno de este país tendria derecho de impedir como un ataque á la propiedad ó seguridad de la nacion.”

El espacio comprendido entre las costas y estas líneas imaginarias es lo que se llama *mar territorial*, y los derechos que sobre él, bien así que sobre los rios, lagos, golfos, puertos, estrechos y bahías disfruta nacion, son los conocidos con el nombre colectivo de *Jus littoris*, y se reducen: 1º, al derecho esclusivo de la pesca, y á la percepcion de los productos naturales que el mar arroja á la orilla (*ejecuta*); 2º, al derecho esclusivo de la navegacion de cabotaje, salvo siempre lo estipulado en los *tratados*; 3º, al de establecer derechos de importacion, esportacion ó tránsito, peajes, depósitos, portazgos, etc.; bien así como impuestos para fanaler, valizas, fortificaciones, guarda-costas y demas relativo á la seguridad de la navegacion; y 4º, á la de ejer sobre estas partes de los mares la policia, gobierno y sobrevigilancia que se llama *Jurisdiccion litoral*. (Martens. *ob. cit. lib. 3, cap. 4, § 153*).

Aun no se ha fijado universalmente cuál sea la estension del *mar territorial*; y los autores que han escrito sobre el Derecho internacional, no están de acuerdo en este punto; sin embargo, la mayor parte de ellos, principalmente entre los modernos, señalan por límites del *mar territorial* el mayor alcance de un tiro de cañon situado en la costa. En esto convienen con Grocio y Bynkershoek. (Véase á Wheaton *ob. cit. Part. 2, cap. 4, § 7*), que llaman *mar perteneciente á una nacion*, todo el que puede defenderse desde las costas. Algunos autores, entre ellos Valin, el ilustrado comentador de la Ordenanza francesa de marina, han propuesto que el límite del *mar territorial* sea hasta donde se halle fondo con la sonda; pero esta designacion tiene graves inconvenientes, puesto que en las costas cantilosas casi no se halla fondo al mar, sino en la misma orilla, mientras que en los mares bajos, como v. gr. el de la Costa N. de Yucatan la sonda se estiende á muchas leguas hácia fuera. En el primer caso no habia *mar territorial*, en tanto que en el segundo resultaria mayor del que se pudiese defender; ademas del inconveniente de sujetar ése límite á una insegura operacion de sondaleza. Tampoco se ha discutido sobre la materia, que lo mas razonable seria fijarla siempre en los *tratados* con las naciones extranjeras á fin de apelar en caso de duda á una determinacion del derecho positivo; pero en todo evento, si esa determinacion no existe, la regla en el particular, segun Wheaton, (*ob. cit. Part. 2, cap. 4, § 7*), es la siguiente: *Terrae dominium finitur armorum vis*, y esta fuerza despues de la invencion de las armas de fuego, se calcula poco mas ó menos en una legua marítima de distancia.

En confirmacion de que esta es la regla que se observa entre las naciones mas adelantadas, acerca de los límites del *mar territorial*, vemos que por el tratado de 11 de Enero de 1787, concluido entre Francia y Rusia por el conde de Segur, art. 28, hay establecido lo siguiente: “Las altas partes contratantes se empeñan recíprocamente en caso que alguna de ellas se halla en guerra con cualquiera potencia á no atacar jamas los buques de sus enemigos, sino fuera de tiro de cañon de las costas de su aliado.” (*D’Hauterive, Collection des Traites de Navigation, tom. 3, part. 1*).—El art. 25 del Tratado de 1794 entre los Estados-Unidos y la Gran Bretaña, establece lo siguiente: “Ninguna de las dichas partes contratantes permitirá que á tiro de cañon de sus costas, ni en las bahias, puertos ó rios de su territorio, los buques y mercancías pertenecientes á los ciudadanos y súbditos de la otra parte sean capturados por los buques de guerra ó corsarios de ningun Príncipe, República ó Estado cualquiera.” (*Citado por Wheaton, Part. 3, cap. 3*).

Es, pues, la regla mas 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 5ª tit. 8, lib. 6, Novis. Recop., que es la que rige en la República para evitar dificultades en las cuestiones de *Presas marítimas*, establece como regla lo 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 950 tozas cada una;” pero esta que es tan precisa, no es la regla uniforme de todas las naciones, así como no la hay en puntos importantísimos que aun están por resolverse.

Aunque como queda antes dicho, la *Jurisdiccion penal* de las Naciones no puede ejercerse en alta mar, debe estimarse como excepcion de este principio el caso de *Piratería*.

Llámanse *Piratas* á los individuos que de autoridad propia ó 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*. Bynkershoek, *Quaest. Jur. publ. lib. 1 cap. 17 dice: Qui autem nullius Principis autoritate sive mari, sive terra, rapiunt Piratarum, Protonumque vocabulo intelliguntur. Unde ut Piratae puniuntur qui ad hostem depraedandum navigant, sine mandato Praefecti maris, et non praestitis quae porro praestari desiderant formae admiralitatum.* Los *Piratas* en el mar son lo mismo que las cuadrillas de los *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 países, siendo por lo mismo mas perjudiciales y nocivos á la sociedad que los primeros. En efecto, los *piratas* son enemigos de todo el linaje humano, *communes hostes omnium*, como les llamaba Ciceron, están fuera de la ley de las 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 aut quibus nos, publicè bellum decrevimus; caeteri, latrones aut praedones sunt.*

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. Despues 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 diez y siete disfrutaron de tan temible celebridad por sus feroces azañas 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 las leyes comunes á todo los países, y á una excelente policia marítima, los *piratas* casi han desaparecido de las costas 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* existe organizada aun, desplegando una audacia inconcebible, y sosteniendo á veces luchas encarnizadas con los buques de guerra.

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 ó 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 regulares, tales documentos son ilegítimos, debidos al fraude ó talvez á algun crimen tenebroso, cuyos vestigios se han perdido en las misteriosas profundidades de la 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.

He aqui la razon por la que *cualquiera 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, quedan 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 tit. 3, *tratado 1º de las Ordenanzas generales de la armada de 1º 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 ésta 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 Setiembre de 1718, condenaba á los *piratas* á la pena de muerte y

confiscacion de sus bienes; y á la pena de galeras perpetuas á los cómplices y factores; mas la ley expedida en 10 de Abril de 1825, para la seguridad de la navegacion y del comercio marítimo, estableció 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 de sus cómplices, sea de muerte, trabajos perpétuos ó por tiempo, y de reclusion.

Existe entre muchas personas, aun entre las consagradas á la profesion del mar, el funesto error de que todos los que apresen *piratas* en el mar, tienen el derecho de imponerles la pena de muerte sin intervencion de la autoridad pública; es decir, juzgarlos á bordo sumárisimamente, y ahorcarlos de un penol. . . . (Abrey, en su *Tratado sobre presas de mar*, Cap. 17, núm. 2, dice: *“que ademas de ser multados y excomulgados los piratas por la bula ‘In caena Domini’ puede cualquiera persona particular aprehenderlos y matarlos”* . . .) y en efecto, una antigua ley inglesa así lo estableció . . . (esta ley se encuentra al fin de la *Historia de los piratas ingleses*, por Charles Thompson, y dice así: *“Si los piratas cometen algunas piraterías en el Océano, y se les coje infraganti, los pescadores tienen el derecho de ahorcarlos de un penol, sin ninguna condonacion solemne”* . . .) pero, este es un error supuesto á gravísimos inconvenientes, y por lo que es hoy, en ningun pueblo civilizado es tan espeditiva la justicia marítima, y todos, cual mas, cual menos, 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 en el género del delito, porque si en efecto, esos desventurados se encuentran en estado permanente de *infraganti* delito, árdua y difícil es por cierto su justificacion, cuando pueda decirse que por solo el hecho de apresarlos, están casi juzgados y calificados.

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 país en que se encuentran los acusados, aunque el delito haya sido cometido á bordo de un buque extranjero, ó por tripulacion extranjera. 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 éstas hay ciertos actos calificados de *piratería*, á los cuales las leyes extranjeras 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 equiparan á los *piratas*; leyes que solo tiene derecho de aplicar el Estado que las ha promulgado, y eso no á los extranjeros no sujetos á la ley del país, 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 21 de Febrero de 1843. En virtud de este tratado, la Nacion mexicana, juzga y castiga como *piratas* á los que hacen el repetido tráfico.