

REVISTA  
DE  
CIENCIAS ECONÓMICAS

---

PUBLICACIÓN MENSUAL

DEL

Centro Estudiantes de Ciencias Económicas.

---

DIRECTOR:

ROBERTO A. GUIDI

---

AÑO II

NÚM. 13

JULIO DE 1914



DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN  
4835 - CALLE CHARCAS - 1835  
BUENOS AIRES

## **LOS BUQUES MERCANTES**

### **EN AGUAS EXTRANJERAS**

---

Dada la importancia y el carácter de institución social primordial que ha tenido el comercio en todos los tiempos y muy especialmente en nuestra época, es cada vez más necesario que los gobiernos adopten temperamentos uniformes para establecer un criterio legal internacional sobre ciertas cuestiones que afectan por igual a los comerciantes de todas las naciones.

Una de ellas es el alcance y efecto de la jurisdicción local sobre la *vida*, diremos así, de los buques mercantes en aguas territoriales de otros países y especialmente en los puertos durante las operaciones de carga y descarga de las mercaderías.

Es un principio establecido que los buques de guerra extranjeros están exentos de toda jurisdicción, aun en las aguas territoriales de otra soberanía. De ahí que se requiera un permiso o por lo menos un aviso previo antes de que un buque de guerra entre a un puerto de un estado extranjero. Es por esta razón que se considera derecho de la soberanía rehusar este permiso o limitarlo a cierto tiempo o a determinado número de buques.

El año pasado ocurrió un conflicto entre el gobierno de Huerta y los Estados Unidos porque en Méjico la ley prohíbe la estadía de buques de guerra extranjeros más de cierto plazo, tiempo que se había prorrogado y excedido para los buques norteamericanos.

Los Estados Unidos alegaban el derecho de protección a las vidas e intereses de sus súbditos residentes en Méjico.

El conflicto de derechos no tuvo ocasión de resolverse por las circunstancias cada vez más graves que perturbaron las relaciones entre los dos países.

La única excepción que suele hacerse y que está admitida por el consenso universal es someter los buques de guerra a los reglamentos sanitarios y de movimiento de los puertos.

Los «buques mercantes» no gozan de la exención de jurisdicción. Por el contrario de lo que ocurre con los de guerra, el principio es que están sometidos a la jurisdicción del soberano de las aguas territoriales y la excepción es que no lo están para ciertas y determinadas circunstancias.

El propósito del criterio predominante, tratándose de los buques de guerra, es el respeto debido a la soberanía del país oficialmente representado por el buque.

El objeto de ciertos privilegios que se acuerdan a los buques mercantes es facilitar las relaciones comerciales que exigen cada vez mayor unidad legal, si no en todo su desarrollo y evolución, por lo menos en lo que se refiere a los medios de transporte y al contrato de trabajo del armador con los individuos de la tripulación.

Un buque de comercio es, pues, una propiedad privada, pero no tiene exactamente los mismos caracteres que un buque particular dedicado, por ejemplo, al recreo o a necesidades personales. Ocupa ante la conciencia universal una especie de lugar intermediario entre el buque de guerra y el simplemente particular y no dedicado al comercio.

Mientras rige el principio enunciado, de que los buques mercantes están sometidos completamente a la jurisdicción local que impera en las aguas territoriales, los mismos buques en multitud de cuestiones continúan «para su país» regidos por las leyes de la matrícula del buque. De ahí que a menudo se produzcan especies de conflictos de legislación, que cada vez tienden a conciliarse por un criterio de tolerancia de la soberanía en beneficio de los intereses del comercio universal.

El principio o norma de conducta que se sigue en Francia y en la mayoría de los países civilizados consiste en distinguir estos factores: si han intervenido personas extrañas a la tripulación, si se ha alterado o no la tranquilidad y el orden público en el puerto.

Si los hechos ocurridos a bordo en uno de estos buques son faltas de disciplina o crímenes o delitos comunes entre gente del equipaje sin haber producido perturbación en la tranquilidad del puerto, es uso casi universal dejar la resolución de estos hechos a las autoridades del barco.

Si los delitos han sido cometidos por o contra personas de fuera de la tripulación o se ha turbado la tranquilidad del puerto o se ha solicitado el auxilio de la autoridad local, debe de entender esta jurisdicción.

En los casos de jurisdicción local, la autoridad interviene ampliamente en el buque. Debe darse sin embargo, por costumbre, aviso previo al cónsul respectivo para que presencie, si lo desea, las diligencias. (Véase Bonfils, «De la compétence des tribunaux français a l'égard des étrangers»).

En Inglaterra, la «Territorial Waters Jurisdiction Act», de 1878, atribuye a la exclusiva jurisdicción nacional todos los delitos a bordo de buques mercantes hasta tres millas de la costa. Esta ley ha levantado grandes protestas por la amplitud de sus términos y porque comprende todo hecho ocurrido a bordo, cualquiera sea la nacionalidad o vecindad de los autores y sea un buque estacionado en puerto o que cruce por aguas territoriales.

El Instituto de Derecho Internacional, en su sesión de París, en 1894, al reglamentar el mar territorial, estableció, en el artículo 6°.: «Los crímenes y los delitos cometidos a bordo de buques extranjeros que están de paso en el mar territorial, por personas que se encuentran a bordo y contra personas o cosas que también se encuentren a bordo de los mismos buques, se consideran, en su calidad de tales, fuera de la jurisdicción del estado ribereño, a menos que no impliquen una violación de los derechos e intereses del Estado ribereño o de súbditos del mismo que no hagan parte ni de la tripulación ni de los pasajeros».

Este principio fué aceptado, al año siguiente, por la Asociación de Derecho Internacional, en su reunión en Londres.

Tratándose de puertos, la última resolución del Instituto, en su sesión de Copenhague, en 1897, es no exceptuar de la jurisdicción local sino «las faltas de disciplina o a los deberes profesionales del marino».

Según opinión de los tratadistas franceses y de los mismos ingleses, Phillimore, Travers-Twiss y otros, y de Bluntschli, Perels y Heffter, en Alemania, *la ley inglesa está en contra de las prácticas del derecho internacional.*

Perels («Manuel de Droit Maritime International») dice: «los estados ribereños sólo tienen la facultad de tomar medidas en el interés de la protección de las costas, de la navegación y del comercio, y es desde este punto de vista únicamente que el derecho de gentes ha admitido la extensión necesaria del mar territorial hasta el alcance de un tiro de cañón».

La razón filosófico-jurídica de cierta tolerancia del derecho de dominio y de soberanía del estado sobre las aguas territoriales está, a mi entender, en que el mar, en principio, es libre y, sólo por excepción, en parte mínima es particular. No solamente la excepción debe, razonablemente, interpretarse con restricción sino que, indispensablemente, debe así serlo, pues no hay que olvidar que el mar territorial se comunica sin solución de continuidad con el mar libre y que uno y otro se han hecho para el comercio y progreso del mundo, sin más limitaciones que las necesarias para asegurar los respetos debidos a la soberanía. Por su naturaleza, el mar no es apropiable, es *res extra commercium*.

Esta condición jurídica esencial del mar hace que el dominio marítimo deba ser, en principio, tolerante, más bien que limitativo.

Pero, no solamente hay razones de cortesía sino de alta conveniencia, tal vez de absoluta necesidad, impuesta por el comercio marítimo, en tolerar que se rijan por la jurisdicción de la matrícula del buque ciertos hechos que no comprometen ni la soberanía, ni el orden público, ni los intereses humanitarios y morales del Estado en cuyas aguas se encuentra un buque mercante.

Si los buques están expuestos a quedarse sin tripulación en un momento dado y a verse intervenidos por cuestiones que sólo afectan al régimen del buque, el comercio puede llegar a ser imposible.

Cuando razones de humanidad evidentes lo imponen, cambia de aspecto la cuestión. No debe ningún gobierno posponer la humanidad al interés o la consideración comer-

cial. Si un buque llega con esclavos a los puertos de un país libre, deber es del gobierno ponerlos en libertad o avisarle al capitán que se retire de las tres millas. Si trae personas engañadas para algún tráfico infame, como la trata de blancas, u otro semejante, me parece que haría bien el gobierno en proceder así:

En 1872, el «María Luz», buque de matrícula peruana, estaba en puerto japonés y las autoridades locales hicieron desembarcar a unos inmigrantes *coolies*, invocando razones de humanidad, y los repatriaron a China, en donde parece habían sido enganchados fraudulentamente o doiosamente. Se trabó un litigio internacional que se sometió al fallo del emperador de Rusia. Este dió la razón al Japón.

No debe olvidarse que en ningún caso deja de tener completa jurisdicción el gobierno local sobre el buque mercante. Lo único que debe hacer es *no ejercitarla*; en casos que, sin afectar en lo mínimo a la soberanía, favorecen y facilitan el comercio.

Así, por ejemplo, entre nosotros ocurrió el caso siguiente: En Enero de 1906, estando anclado en el dique 4 el buque italiano «Regina Margherita» y muy cerca el «Fieramosca», crucero de la misma nacionalidad, la autoridad del puerto descubrió que uno de los tripulantes del primero hacía contrabando. Perseguido, se refugió a bordo, donde en lugar de ser entregado fué defendido por los compañeros de la tripulación. Un destacamento de marineros italianos del «Fieramosca» bajó y entró al «Regina», para ayudar, según se dijo después, a la autoridad argentina. Nuestro gobierno presentó formal reclamación, que se arregló satisfactoriamente por medio de una acta firmada entre el Ministro de Relaciones Exteriores y el Plenipotenciario de Italia. Se afirmó doblemente la soberanía local, estableciéndose que ella impera en absoluto sobre los buques mercantes y que un buque de guerra extranjero no puede realizar el menor acto de autoridad en aguas de otro estado.

Respecto a represiones, se observa la costumbre de que, cuando los castigos son leves, cuando no son inhumanos, lo que sería difícil suponer en una nación civilizada, basta avisar, si se consideran excesivos, al respectivo gobierno, para que castigue al capitán, o simplemente no ejercitar, por cortesía, la jurisdicción.

Nada es más contrario al sentimiento moderno que la entrega de los desertores de los buques mercantes y de guerra. ¿Qué puede pugnar más, en tiempos de tanta liberalidad para sentir y expresar lo que se quiera, no solamente en favor de la libertad de trabajo, sino en contra del servicio militar y hasta en contra de la idea de la patria? Sin embargo, *todas las naciones se entregan los desertores por procedimientos sumarísimos*, ajenos por su rapidez a las reglas de extradición de los criminales comunes más atroces.

Ortolán, con su grande y ponderada autoridad, explica, (si es que esto tiene explicación), la razón de esa *práctica universal*: «Si se considera, dice, por una parte la necesidad de reintegrar al navío los hombres que componen la tripulación y son indispensables para el servicio y cuya desertión podría poner al buque en estado de innavegabilidad, y, por otra, la imposibilidad de recurrir a su gobierno, a menudo muy lejos y, por último, la propensión a la desertión que el amor a lo nuevo inspira, sobre todo en tiempo de paz, a los marineros de todas las naciones, se concibe que las formas ordinarias y la lentitud inevitable de este procedimiento ha debido reemplazarse por medidas más directas y más expeditivas. *Todo servicio sería imposible si se procediera de otra manera*». (Ortolán. «Regles internationales et diplomatiques de la mer», lib. 2º., cap. 14).

Lo mismo piensa Fiore, («Droit Pénal International», II, p. 385,) Calvo, «Le Droit International Theorique et Pratique», p. 1073) y la inmensa mayoría de los autores.

El Instituto de Derecho Internacional, en su sesión de La Haya, en 1898, sancionó un reglamento sobre el «Régimen local de los navíos y sus tripulaciones en los puertos extranjeros», en el que establece que los desertores deben ser entregados al capitán del buque o puestos a disposición del gobierno a que pertenecen, si el buque hubiese partido, por un término de dos meses, al fin de los cuales se los pondrá en libertad. Hace la sola salvedad, tratándose de buques mercantes, de no entregar los de la nacionalidad del país en donde se guarecieron.

Como se ve, el Instituto, la más alta concepción institucional como amparo del derecho y de la libertad humanos, ha creído indispensable mantener la rutina de la entrega del desertor.

Y bien, todos sabemos cómo los reciben generalmente a bordo a los desertores recuperados en tierra!

El general Mitre, en 1895, combatió duramente al derecho de asilo y al tratado de derecho penal del Congreso de Montevideo, (1888-1889), que sancionó la entrega de desertores, con motivo de discutirse en el senado un tratado de extradición con los Estados Unidos. El senador Igarzábai le demostró al General que el principio era universal y lo había aceptado la República en numerosos tratados celebrados con diversos estados.

En 1873, el Ministro de Estado de los Estados Unidos, Hamilton Fish, protestó enérgicamente porque la corte de Liverpool entendió en un asunto de ajuste suscitado entre capitán y tripulantes del buque norteamericano «Anna Camp», sosteniendo que los tribunales de los Estados Unidos no intervenían en las cuestiones de los tripulantes con los capitanes de buques extranjeros, aún en los puertos, porque esa es la práctica general de las potencias marítimas y lo que aconsejan los principios del derecho internacional marítimo seguidos por las grandes potencias. Mr. Fish cita, como precedente, el caso del buque inglés «Reliance», cuyo capitán tuvo durante la travesía a Nueva York una grave cuestión con la tripulación. Esta llevó el asunto a la Corte de Nueva York, pero el tribunal, fundado en la nacionalidad de los litigantes y en su carácter de miembros de la tripulación de un buque extranjero, rehusó entender en él.

La razón dada por el tribunal fué la siguiente: «que la intervención embarazaría los negocios comerciales y las relaciones entre nuestro país y los otros que mantienen con él vinculaciones amistosas».

Nuestro reglamento consular de 25 de Enero de 1906, reglamentario de la ley 4712 de 29 de Septiembre de 1905, ha consagrado principios semejantes en el capítulo XI y especialmente en el artículo 163, que establece que «cuando se susciten diferencias entre capitanes de buques argentinos o entre uno de estos y los tripulantes, los funcionarios consulares podrán arreglarlas amigablemente y autorizar los contratos de reenganche».

Me parece que caben, respecto al estado soberano de las aguas territoriales, que consiente en no ejercitar su ju-

jurisdicción en los buques mercantes, cuando ocurren ciertas incidencias, las consideraciones del juez Story para explicar el fundamento de la exención de jurisdicción de los buques de guerra en el extranjero. No se funda, dice, en que un soberano tenga derecho a prolongarse y a mandar en el territorio de otro, sino en principios de cortesía y conveniencia y en el presunto consentimiento o licencia de las naciones. «Pero, como tal consentimiento y licencia se funda únicamente en el general uso de las naciones, puede ser retirado, con previo aviso, en cualquier momento, sin justa ofensa; y si, posteriormente, el mismo navío vuelve a nuestros puertos, se lo considerará responsable ante nuestras leyes como cualquier otro buque».

Un notable tratadista inglés, Phillimore, y otro no menos notable, norteamericano, Wharton, admiten como concluyente esta opinión de Story, en lo que se refiere a buques de guerra. Con más razón puede aplicarse a las consideraciones de mera cortesía, (absolutamente graciabiles y revocables, pero no por eso menos necesarias para el comercio marítimo), que se hacen a los buques mercantes.

Se puede, en resumen, llegar a las siguientes conclusiones:

1°. — En estricto derecho, los buques mercantes, salvo convención en contrario, están sujetos en aguas territoriales, sobre todo en los puertos extranjeros, a la autoridad local, sin limitación.

2°. — Eso no obstante, es práctica universal no entender en las cuestiones civiles del buque mercante y ni aun en las penales, a menos que revistan caracteres de cierta gravedad.

JOSÉ LEÓN SUÁREZ.