

EL DERECHO PENAL DE LA PESCA

Ponente: DR. YVES LE BOEF

1.- La evolución del derecho penal aplicable a la industria de las pesquerías marítimas, supone la evocación que antecede al derecho aplicable a esta actividad en sus aspectos reglamentarios. Por lo tanto, primero hay que recordar los grandes principios sobre los cuales se basa el derecho de pesca, propiamente dicho y precisar las condiciones dentro de las cuales puede ejercerse esta actividad, teniendo en cuenta las restricciones que pesan sobre ella y las dificultades que puede engendrar. El propósito también es dar algunas definiciones indispensables para la comprensión del derecho de pesca dentro de los dos aspectos complementarios: la reglamentación por una parte, la amonestación de las infracciones por otra.

1.1 El derecho de pesca al que se refiere esta introducción, concierne la actividad que consiste en capturar los recursos vivientes del mar para servirse de ellos con fines alimenticios o industriales. O bien estos recursos se concentran esencialmente dentro de las aguas poco profundas, relativamente cercanas de los continentes. En consecuencia la actividad de las pesquerías marítimas, se ejerce comúnmente dentro de las zonas poco alejadas de la orilla de las naciones marítimas y estas últimas, naturalmente, tienden a considerar estas zonas como correspondientes a su soberanía. Esta actividad, por lo tanto, se practica esencialmente por medio de navíos a los cuales la necesidad y la tradición jurídica han reconocido un estatuto especial, principalmente, una nacionalidad.

1.1.1 El primer problema que se plantea, en cuanto a la definición del derecho de pesca propiamente dicho, base del derecho pesquero, corresponde de esta manera al campo de las relaciones internacionales, ya que el navío que arbolan el pabellón de una nación, móvil por definición, es capaz de penetrar las aguas ubicadas bajo la autoridad de otra nación. No es ahora la ocasión de extenderse sobre los progresos, lentos y difíciles, de los trabajos conducidos en el plan internacional sobre el derecho del mar, pero es bueno recordar, a

título de los resultados adquiridos, el reconocimiento en beneficio y a cargo de cada Estado ribereño, de una zona marítima que corresponda a su plena soberanía, y más allá de esto, de una zona en donde el objetivo por su parte son los recursos, de un derecho de control exclusivo.

Luego que un Estado ribereño hace explotar los recursos vivientes de las aguas cercanas a su litoral, tiende a considerarlas suyas además que, desde el mismo hecho de la facultad de desplazamiento que las caracteriza en su mayoría, éstas no tienen propietario, son "*res nullius*". El principio está a salvo si el Estado ribereño, sin reivindicarlos ostensiblemente, se contenta con afirmar la responsabilidad a este respecto, reservándose por lo mismo el derecho de decir soberanamente quien puede adueñarse de ellas y en qué condiciones.

Es en aplicación de este principio y en la idea de reservar la explotación a sus súbditos que la mayoría de las naciones marítimas tienen desde hace mucho tiempo decidido prohibir a los pescadores extranjeros el ejercicio de las aguas territoriales. La evolución de la tradición en este campo condujo a esas naciones a prohibir a los pescadores extranjeros el acceso a sus aguas en las zonas territoriales más y más extendidas, que corrientemente alcanzan doscientas millas marinas a partir de las costas o de las líneas de base costeras. Esta prohibición en principio, no excluye, dentro de las condiciones que definen los acuerdos internacionales, la institución de derechos de abrogación en provecho de ciertos pescadores extranjeros.

1.1.2 En lo que corresponde a los navíos de pesca que arbolan su propio pabellón, el estado ribereño es conducido, por diferentes razones, a fijar los criterios que permitan seleccionar los individuos autorizados para equipar estos navíos llamados a explotar las aguas colocadas bajo una autoridad. Es así que por razones evidentes de seguridad, tanto en lo que concierne a los mismos pescadores como a los otros usuarios del mar, el Estado reglamenta la formación náutica de la tripulación y se asegura particularmente que los respon-

sables de la expedición posean la calificación requerida para asumir su tarea.

En otro plan, el Estado no se puede dejar de interesar en el estatuto de los pescadores que está indicado para seleccionar su reconocimiento de un derecho pesquero completo, es decir comprendiendo el derecho de vender los productos de la pesca. Se trata de la distinción conveniente para operar entre los pescadores profesionales, beneficiarios de la plenitud del derecho de la pesca y pescadores recreativos para quienes han sido acordados derechos limitados. Los primeros en efecto, declaran oficialmente vivir de la explotación de los recursos del mar y es muy justo concederles derechos prioritarios, ciertamente exclusivos ya que pesa una grave amenaza de agotamiento sobre los recursos. Es cierto que se puede imaginar también, dentro de los sectores más amenazados, invertir las bases del problema, prohibiendo el derecho de la pesca a los profesionales para reservarlos solamente a las actividades recreativas, menos importantes dentro de las condiciones limitadas que le caracterizan en este aspecto. Es circunstancial, en un caso y otro, la regla planteada que se basa en el principio del derecho de pesca propiamente dicho, en lo que concierne a los nacionales.

El reconocimiento de este derecho de pesca puede depender también de las consideraciones relativas al mismo navío, principalmente en cuanto respecta a las reglas relativas a su aptitud de tomar la mar, por razones de seguridad.

1.2 El derecho de pesca así definido no puede ejercerse más que en las condiciones bien determinadas que constituyen la reglamentación de las pesquerías propiamente dichas. Esta reglamentación se impone desde un triple punto de vista:

- protección de los recursos,
- mantenimiento del orden entre los pescadores,
- reglamentación de la pesca con fines económicos y sociales.

1.2.1 La primera preocupación es aquella que hablando cronológicamente, inspiró los reglamentos más antiguos. Muy pronto en efecto, los mismos pescadores, luego los responsables de la pesca, comprendían la necesidad en un objetivo de explotación racional del recurso, de permitir a los peces pequeños la oportunidad de llegar a peces adultos.

En este principio base se originó la idea que consiste en prohibir la pesca de los huevos y larvas de peces, crustáceos y moluscos, al mismo tiempo que la de seres inmaduros. La optimización de los conocimientos científicos que ayudan a la primera noción de reproducción de la especie, en efecto se ha impuesto al espíritu para retener un criterio sobre el cual se basa la regla. La naturaleza ha clasificado que los peces, crustáceos y moluscos nunca cesan de crecer durante el transcurso de su vida y a medida del progreso del conocimiento en este campo, era fácil determinar científicamente, para cada especie, la talla correspondiente a la edad adulta.

De esta manera se ha fijado, para cada una de las especies amenazadas, una talla mínima, más allá de la cual está prohibida la captura. Esta talla, llamada en Francia, por razones claramente ligadas a la explotación comercial de los recursos: “*talla comercial*” se calcula a partir del criterio de madurez anteriormente tratado de modular, en caso dado, en función del grado de la gravedad de la amenaza que pesa sobre el espacio. Si esta amenaza, en particular no tiene fundamento, la pesca de las especies que tratamos puede quedar libre. Las reglas relativas a la “*Talla comercial*”, dan todas las precisiones sobre la manera como debe ser controlada.

La determinación de reglas aplicables a la “*talla comercial*” implica, por correlación, la adopción de las reglas aplicables a los mismos aparejos de pesca. Existe en efecto, en numerosos casos, una relación estrecha entre las características del aparejo utilizado y la talla mínima de las especies capturadas. El hecho es particularmente sensible en el caso de los aparejos de arrastre constituidos, esencialmente, por una red de hilo. Estas comprenden un tejido más o menos abierto, cu-

yas dimensiones, entre las más cerradas de entre ellas, condicionan la talla de manera bastante precisa el tamaño de las más pequeñas especies que retienen. Luego que una “talla comercial” se impone a ciertas especies, es lógico completar esta medida prescribiendo que de las redes utilizadas para su captura tengan dimensiones de tejidos más pequeños en relación con esta talla.

Sin duda que el problema se complica si se considera que una misma red puede capturar especies diferentes. Las dimensiones mínimas de esos tejidos quedan determinados teniendo en cuenta diversos criterios y tomando en consideración las especies más amenazadas de la zona explotada. Por lo tanto se precisan porcentajes de tolerancia que permitan conciliar los imperativos contradictorios.

Las consideraciones anteriormente mencionadas para justificar la adopción de las reglas que aportan las restricciones al empleo de ciertos aparejos de pesca no son las únicas que debemos poner por delante. Ciertos aparejos, que por ejemplo, hieren o matan varios peces, para sólo capturar efectivamente una débil porción deben quedar prohibidos o reglamentados de tal manera que la cantidad de peces perdidos se reduzca al mínimo. También hay algunos aparejos susceptibles de destruir un medio ambiente rico en materia viviente, indispensable para la vida de las especies cuando el provecho que recogen no tiene medida común con los efectos de las destrucciones ocasionadas.

En este orden de ideas, no son solamente los aparejos que conviene prohibir o reglamentar sino también los métodos y procedimientos de pesca. De esta manera deben prohibirse el empleo de sustancias explosivas que implican también aquí, la destrucción de grandes cantidades de peces, sin provecho para nadie ya que el pescador no puede recuperar más que una parte. Igualmente quedará prohibido el empleo del anzuelo que contenga sustancias tóxicas, cuya ingestión por los peces pueda implicar consecuencias de gravedad para los consumidores.

No es suficiente reglamentar las características técnicas y las condiciones de empleo de

ciertos aparejos de pesca. Existen circunstancias, en efecto, en las cuales un aparejo, considerado como sin peligro o poco nocivo de una manera general, alcanza un grado de nocividad considerablemente aumentado, por ejemplo si se emplea en zonas favorables a la puesta de los huevos y la concentración de los peces durante los periodos en que se desarrollan estos fenómenos. Esta observación conduce a la prohibición del empleo, durante ciertos periodos o en todo tiempo, en ciertas zonas determinadas de aparejos que, además, son de uso corriente y lícito. Tal es el caso, muy frecuente, de las aguas cercanas al litoral, donde no es prudente turbar los fondos.

En un orden de ideas de hecho comparable, conviene también, en caso dado, para dar mayor protección a los espacios más amenazados, favorecer sus condiciones de reproducción impidiendo la pesca durante una parte del año o limitando el empleo de ciertos aparejos durante el período más favorable para su reproducción.

También en el mismo orden de ideas, el principio mencionado bajo la prohibición temporal o durable de la frecuentación de ciertos lugares de pesca privilegiados, ha dado origen a la teoría de los “*acotamientos*” zonas constituidas en reservas intocables.

Dentro de los sectores protegidos de esta manera, está prohibida toda forma de pesca, al menos algunas veces con sus excepciones, durante un tiempo variable, que sin embargo para volver significativo el sistema, debe prolongarse durante varios años. Esta fórmula se utiliza con provecho en las zonas en donde está antecedida por tentativa de reconstitución de los recursos por repoblación pesquera operación que, actualmente, no puede concebirse más que en materia de crustáceos y moluscos.

Los últimos principios mencionados así, permiten ciertamente disminuir el esfuerzo de la pesca pero ofrecen el inconveniente de no tener en cuenta el valor absoluto de este esfuerzo, de manera que los medios empleados no implican su objetivo sino de manera imperfecta, mal medidos en consideración de la situación real. Importa en efecto adaptar las medidas a tomar al grado de la gravedad

de la amenaza que pesa sobre el recursos por proteger. Esta adaptación resulta de una apreciación previa tan fiel como sea posible, de la amenaza, de preferencia sector por sector, que permite estimar el esfuerzo de la pesca máxima que puede sostener el recurso, en su estado actual, es decir, en términos concretos, las cantidades que pueden ser el objeto de una punición durante una duración dada dentro de un sector determinado. Queda a este estado, actualizar la fórmula que permita, teniendo en cuenta la importancia de los medios puestos en obra, de repartir equitativamente esas cantidades disponibles, entre las partes interesadas, en definitiva, los tonelajes concedidos a cada navío. Este esquema define el método moderno dicho de las "cuotas", ya utilizado en aplicación de ciertos convenios internacionales, llamado a substituirse poco a poco a diversas fórmulas más rudimentarias y menos satisfactorias.

El método de cuotas responde a las características de un buen reglamento. Este exige no obstante, un control preciso y asiduo, que nunca ha tenido la facilidad de arreglar como corresponde a pesar de eso, no es fácil definir una forma de reparto que responda a las necesidades de la equidad y satisfaga todas las exigencias de los solicitantes. Puede tener por efecto secundario presionar a los capitanes de pesca a que se precipiten sobre el pescado para alcanzar a mayor rapidez la cuota permitida, provocando así los picos de producción que perjudican la regularidad de las descargas y comprometen la organización del mercado.

1.2.2 Cuando el recurso está protegido por las medidas que se imponen, pertenece a los poderes públicos preocuparse de mantener el orden entre los pescadores y para este efecto, dictar los reglamentos que pueden calificarse como "*Reglamentos de política*". Este tipo de medidas tuvo mucho éxito en la época en que los pescadores, utilizando los navíos más rudimentarios que aquellos que se usan actualmente, poniendo en obra, por tanto, técnicas menos elaboradas, se encontraban más frecuentemente que ahora en la necesidad de concentrarse sobre los mismos lugares de pes-

ca, si bien con todos los riegos debidos a la situación de complicación y los conflictos que implicaban por los daños materiales sufridos por los navíos y aparejos de pesca. Si bien menos urgentes que ahora, no obstante estas medidas siguen siendo necesarias. Generalmente tienen por objeto:

- garantizar a los pescadores el libre ejercicio de su oficio y prevenir los conflictos que pueden surgir con motivo de la ocupación de los lugares más codiciados,
- garantizar no solamente la seguridad de los mismos pescadores, sino también la de aquellos otros usuarios del mar y, principalmente asegurar la libre circulación de todos los navíos.

Puede citarse como medida de orden, la obligación hecha a los navíos para llevar ciertas marcas de señalamiento y luces apropiadas que permitan conocer su actividad al momento, así como es obligación señalar los aparejos de pesca que están en el mar.

1.2.3 Se puede citar en fin una última categoría de medidas, porque ésta se aplica directamente al ejercicio de la pesca, propiamente dicho, cuando en efecto es dictada por preocupaciones de orden social o de orden económico. Muchas veces se trata de medidas conjeturales, ligadas a las dificultades temporales y, si bien están inspiradas en motivos profundamente diferentes a todos los evocados hasta allí, están redactados en definitiva en términos muy comparables, porque manifiestan restricciones del mismo orden.

Tales son las medidas destinadas, por ejemplo a regularizar la descarga de las capturas con el fin de mejorar la comercialización del producto, que de hecho se traducían por restricciones a la actividad del pescador, para el empleo de los aparejos de pesca, en los periodos temporales de prohibición.

Se pueden considerar como medidas de orden social aquellas que se toman para acatar los intereses adquiridos y evitar los trastornos cuando la necesidad conduce a dictaminar los nuevos reglamentos. En efecto, es corriente, al menos en algunos casos, el consentir a títu-

lo temporal las abrogaciones en provecho de ciertos pescadores y de ciertos procedimientos y aparejos de pesca, de manera que puedan coexistir, en un tiempo dado, dos tipos de reglamentos diferentes que cubren el mismo objetivo.

2. Conviene tener presente las grandes características de la reglamentación aplicable a las pesquerías marítimas, que acabamos de exponer, para pasar a su complemento natural e indispensable, la parte del derecho penal que concierne a las infracciones de esta reglamentación.

2.1 Cuando existe la infracción, se impone la primera operación que es la de comprobar, operación que va a desencadenar el proceso de los procedimientos penales. La comprobación es un acto que cumplen las personas en las que conviene apreciar la identidad y las condiciones de empleo.

2.1.1 De una manera general y teniendo en cuenta la especie de las infracciones por investigar y comprobar, es muy útil disponer de un servicio especialmente habilitado para cumplir con esa tarea, constituido por un personal de técnicos del mar, en consecuencia, de marinos profesionalmente capacitados para las funciones que les son confiadas. Esta particularidad evidentemente no prohíbe la aplicación de un principio general según el cual se habilita para investigar todas las infracciones a las leyes y reglamentos a los agentes designados para este efecto dentro del marco de la organización de la política judicial. Estos últimos, en efecto, ejercen una competencia de derecho común que no puede descuidarse, pero en donde hay que subrayar los límites de la acción en razón del carácter tan técnico de la tarea por cumplir y de hecho de que una buena parte de las infracciones deben ser comprobadas en los mismos lugares de la acción, es decir en el mar.

Es así, contrariamente a la generalidad de los casos de infracciones cometidas en tierra, que la comprobación del delito de pesca exige la intervención de un técnico calificado, apto

para definir el lugar de la infracción en tanto que sea marítima, para identificar el delito gracias a sus conocimientos de la pesca marítima, los métodos y aparejos de una parte y de las especies marinas de otra parte.

La regularidad de la comprobación de la infracción exige que se tomen un mínimo de precauciones, en particular en cuanto a la definición de los lugares en donde se sitúa la actuación. Sin duda, esta precaución en primer lugar se impone, a los agentes cuya competencia puede estar geográficamente circunscrita en virtud de sus estatutos y condiciones de empleo, pero también, sobre todo, en razón misma de la necesidad de mantenerse en la zona marítima que corresponde a la autoridad de la nación costera responsable.

2.1.2 La definición del lugar de la infracción, seguramente del lugar de la comprobación, revista una importancia básica. Hay que considerar en efecto que los servicios destinados a la vigilancia de las pesquerías marítimas son plenamente competentes con respecto a todos los navíos, cualquiera que sea el pabellón que arbolean, desde que esos servicios tratan en el interior de las aguas correspondientes a la responsabilidad de la nación costera que les emplea y que la infracción cometida ha sido en su presencia. La ley de la nación costera, se aplica uniformemente al interior de estas aguas.

Al exterior de las aguas reservadas, la ley nacional ya no es aplicable más que a las jurisdicciones de la nación en causa, no obstante bajo reserva de que no contiene una cláusula que reduzca su campo de aplicación. Resulta que en alta mar, zona internacional, los agentes de un país marítimo son competentes únicamente respecto a sus compatriotas.

En un cierto número de casos, el lugar inicial de la infracción importa poco, desde que esta infracción está constituida por una acción continua que puede ser comprobada en todo momento. Tal sería el caso de una infracción para la talla comercial de los pescados capturados por un navío de pesca, en un lugar dado y transportados a otro sitio en donde ésta se comprueba por los agentes de la vigilancia. El

casí así expuesto parece banal y lógico, aun que, exige un esfuerzo de interpretación si se complica lo expuesto precisamente que el pez en causa puede ser capturado en las aguas de un Estado y que la comprobación se hace desde las aguas de otro, cuadro ninguna prueba cierta justifica la transferencia. Este caso es frecuente dentro de las aguas fronterizas. Suponiendo que la reglamentación de las “*tallas comerciales*” no son las mismas en los dos Estados y el pescado en las aguas del primero responde a las reglas de éste, pero no a las reglas del segundo: propondremos que la regla del segundo se aplica sólo cuando hay duda y que, salvo prueba indudable a juicio del agente de comprobación, ésta está basada en sostener que la infracción puede ser cometida dentro de las aguas puestas bajo su vigilancia.

Las observaciones que preceden, voluntariamente esbozadas sin apoyar un desarrollo que se podría seguir sin fin, demuestran todo el interés, en el campo de la pesca, de los convenios internacionales que cubren no solamente las aguas libres, sino también las aguas que corresponden a la autoridad de diversas naciones. En efecto, en estas últimas, siempre es posible tener en cuenta, dentro de la ley nacional que les concierne, las recomendaciones aceptadas en un plan internacional y que simplifican considerablemente las situaciones portadoras de dificultades contradictorias y conflictivas.

2.1.3 De esta forma los convenios internacionales sobre la materia en general, limitados al único aspecto de unificación de los reglamentos de la pesca, pueden comprender y esto sucede algunas veces, un aspecto unificador de las reglas aplicables para la comprobación de infracciones, en verdad la organización de un régimen internacional de inspección. En este último caso los agentes de la vigilancia de las pesquerías que corresponden a los cuerpos nacionales reciben una comisión de “*Inspector Internacional*” que acrecenta sensiblemente su competencia y su autoridad, al mismo tiempo que se uniforman los métodos de control.

No obstante, ninguna experiencia de este tipo parece haber ido más allá del “*control internacional*”. Comprobadas dentro de condiciones idénticas, resulta que las infracciones son objeto de procedimientos diferentes y culminan en diferentes resultados, en consideración de las disposiciones penales dispares puestas en vigencia por los tribunales competentes. Tal fue el caso, hasta el 31 de diciembre de 1976, del régimen internacional de inspección de las pesquerías situadas en las aguas europeas bajo los auspicios del convenio de Londres, dicho N.E.A.F.C.,* prácticamente caído en desuso, en razón de la puesta en vigor en esa fecha y prácticamente dentro de las mismas aguas del nuevo régimen de las pesquerías de la Comunidad Económica Europea.

Puede ser paradójico señalar que la situación de este régimen comunitario se traduce en la práctica, por un regreso de los controles nacionales; el conjunto de las aguas comunitarias europeas se constituye de hecho por la adición de las diversas zonas nacionales dentro de la cual cada Estado conserva o más exactamente en el caso de especie, cubre la integración de la exclusividad de los derechos de control que, bajo el régimen de la NEAFC, habían quedado abandonados por cada una de las naciones contrayentes en provecho del régimen internacional.

Los procedimientos penales, dentro del nuevo sistema situado por la C.E.E. se ejercen ante los Tribunales de la nación a donde corresponden las aguas en las cuales se comprueba la infracción y no como en el régimen de la NEAFC., ante los Tribunales competentes, en razón de la nacionalidad del capitán culpable.

2.1.4 En el plan técnico, la comprobación es objeto de un texto establecido según el agente de control que tiene por misión enunciar claramente los lugares, fechas y circunstancias de la comprobación, la identidad del capitán responsable y del propietario del navío, la identificación del navío que haya servido para

* N.E.A.F.C. North East Atlantic Fisheries Commission
Comisión de Pesquerías del Atlántico Nordeste. CPANE.

cometer la infracción y finalmente, los hechos precisos que constituyen la infracción que se presume con respecto a la referencia de los reglamentos a los cuales se ha enfrentado, así como a los reglamentos que prescriben las sanciones correspondientes.

Es costumbre que la comprobación de la infracción resulte de una acción directa y personal por parte del redactor del texto, circunstancia favorable para llevar a la convicción del tribunal. Pero es posible que se tengan en cuenta los testimonios recogidos por el agente encargado de la encuesta. La cantidad, la calidad, el interés, la concordancia de los testimonios, pueden sufrir, a defecto de una comprobación directa por el agente de los hechos, para desenlazar acción pública y convencer al tribunal. Corresponde a este agente completar su encuesta para todas las investigaciones pertinentes, bajo reserva de quedar dentro de los límites de la acción autorizada por la ley.

2.1.5 Con el fin de permitirle el cumplimiento de su misión dentro de las mejores condiciones, el agente de comprobación vé facilitada su tarea por las medidas reglamentarias prácticas apropiadas. En el caso particular de la reglamentación francesa, existe —en lo que concierne a los hechos que se desarrollan dentro de las aguas territoriales— ya sea a bordo de un navío francés o de un navío extranjero, una reglamentación que permita la persecución y castigo de todas las personas que se rehusan a conformarse con las órdenes que provienen de las “autoridades marítimas”. Esta expresión, de valor muy general, recubre, entre otras las autoridades encargadas de hacer aplicar la reglamentación de las pesquerías. La misma regla permanece válida fuera de las aguas territoriales, pero respecto a las personas de nacionalidad francesa solamente. Finalmente dentro de las zonas económicas exclusivas creadas recientemente entre las 12 y 200 millas marinas, se aplica una disposición del mismo orden en los casos de resistencia a toda acción manejada dentro del marco de la investigación de una infracción a la reglamentación de las pesquerías.

Los agentes de la policía de las pesquerías

disponen de medios prácticos para imponer la obediencia a los capitanes recalcitrantes. En caso de rechazo manifiesto de obtemperar la orden de paro expresada claramente, estos agentes usan de estos medios adaptándolos a la situación, siguiendo una graduación anteriormente definida en función de las circunstancias: así pueden ellos en un primer tiempo utilizar las armas de las cuales disponen, cañones, metralletas, fusiles, para disparar tiros de amonestación, con proyectiles inertes, antes de pasar al tiro real de frente al navío a distancias sucesivas más cercanas hasta vislumbrar el casco de la embarcación, tomando todas las precauciones para no alcanzar a los miembros de la tripulación.

2.1.6 Antes de terminar con las condiciones en las cuales se efectúa la comprobación de la infracción, citemos una muy antigua disposición de la reglamentación francesa, cuya aplicación no está comprobada pero se efectúa no obstante algunas veces en caso de necesidad. Los capitanes de navíos de pesca, bajo reserva de que ellos satisfagan ciertas condiciones de edad y práctica del oficio de las funciones de responsabilidad pueden ser electos por los pescadores de un sector geográfico determinado para ejercer las funciones conocidas como “guardias juramentados”. Reciben de parte de los poderes públicos una comisión que les habilite en esta calidad y prestan juramento frente al tribunal del cual son agregados.

Cumplidas estas formalidades, los “guardias juramentados” tienen competencia para comprobar ellos mismos, al igual que sus agentes oficiales que pertenecen a los servicios públicos, las infracciones a ciertos reglamentos de pesca dentro de un sector determinado y a dirigir un proceso verbal. La relación que ellos establecen puede ser complementado por una encuesta del servicio oficial. La autoridad así conferida oficialmente a ciertos pescadores dedicados de hecho a una autoridad moral natural en donde ciertos individuos gozan ya en el seno de la colectividad que los designa. Esta designación se limita, de una manera general, a las comunidades de los pescadores

costeros que practican los métodos de pesca tradicionales, a poca distancia de la costa. Esta tradición está fuertemente anclada en el centro de las comunidades de pesca de la costa mediterránea que disponiendo también de los poderes relativamente extensos instituidos a través de muchos siglos, les permiten crear ellos mismos, dentro de ciertos límites, los reglamentos de pesca reconocidos por los poderes públicos.

2.2 La comprobación de la infracción efectuada, corresponde al agente responsable de tomar las medidas prácticas. Tratándose por ejemplo, de pescadores que ejercen irregularmente su actividad en una zona dada, extranjeros no autorizados, nacionales no habilitados, del hecho de reglas de prohibiciones ocasionales, el agente que está investido en una misión de fuerza pública se encuentra en la necesidad de hacer cesar inmediatamente la actividad delictiva. Por regla general, la medida tomada se traduce en la orden dada de llegar al puerto más próximo para ponerse a disposición de la autoridad marítima. Las medidas prácticas se definen para asegurar la ejecución de este orden, en general, si se trata de un navío extranjero, para acompañamiento de un navío culpable, con o sin la presencia a bordo de un *"equipo de captura"*.

Si la infracción concierne a la puesta en obra de los medios técnicos prohibidos o a la captura no autorizada de ciertas especies, el agente encargado del control debe preparar, para las disposiciones materiales apropiadas, la confiscación que probablemente el tribunal pronunciará. Estas disposiciones son variables: puede tratarse de la fijación de sellos sobre las calas para pescado para prohibir el acceso antes del inventario en el puerto, sobre las redes y aparejos de pesca para prohibir el uso e identificarlos. El método de los sellos sobre los aparejos de pesca se recomienda particularmente con respecto a los pescadores nacionales a quienes han autorizado para seguir sus operaciones, con otros aparejos hasta el objetivo de la expedición en curso. Los pescadores extranjeros son invitados a interrumpir sus operaciones y a alcanzar un puerto de

control, condición esencial que permite ejercer los procedimientos en su sitio.

Cuando el navío mencionado llega al puerto, los aparejos de pesca y el pescado puesto bajo sellos son objeto de un embargo y en la forma debida y correcta, previa verificación del sumario y confirmación por la autoridad marítima, se comprueba que está bien basado. Es normal, en efecto, tratándose de operaciones conservadoras que anteceden al juicio del tribunal y llevan algunas veces sobre valores materiales bastante considerables, adaptar las medidas tomadas a una apreciación razonable de la gravedad de la infracción.

La autoridad de donde proviene el servicio de vigilancia que ha comprobado la infracción obliga su responsabilidad dentro de la elección de las medidas conservadoras que toma el procedimiento.

A este título, el caso de productos de la pesca requiere una atención particular. Productos frágiles por excelencia, cuyo valor depende en gran parte de su estado de frescura. Puede en consecuencia, ser útil, dentro de la preocupación de proteger los intereses del beneficiario final de la mercancía, de hacer que se proceda a la venta inmediata del pescado capturado. El producto financiero de la venta se consigna en manos del poseedor contable, quien le transfiere a una cuenta pública de espera, antes de entregar, a la salida del juicio a que dé derecho.

No obstante, aparentemente simple este mecanismo debe ser objeto de disposiciones reglamentarias muy precisas en razón de la complejidad de las operaciones sucesivas de transferencia de las responsabilidades dentro de una situación llamada a quedar indecisa hasta la pronunciación del juicio definitivo.

La autoridad responsable toma entonces, además, las medidas útiles para asegurar la inmovilización del navío que ha servido para cometer la infracción. Esta operación es características de las medidas a tomar con respecto a los navíos extranjeros y puede materializarse por la organización de un guardia a proximidad del navío, probablemente por una ocupación autoritaria del mismo navío, por las fuerzas de la policía.

2.3 Las observaciones que preceden conciernen, esencialmente a la infracción cometida en el mar, en acción de pesca propiamente dicha. Es necesario agregar, aunque sin retrasar, que la reglamentación de pesquerías marítimas puede comportar los aspectos que se separan de la acción de pesca propiamente dicha. A título de ejemplo, puede tratarse, en complemento lógico a la prohibición absoluta de la utilización de ciertos aparejos de pesca, sobre la prohibición de la fabricación de estos aparejos. También puede tratarse, concerniendo las especies en las cuales la pesca está prohibida totalmente o los peces no alcanzan "*la talla comercial*", las medidas complementarias tomadas para confirmar la prohibición absoluta del empleo, para cualquier fin que este sea. Saliendo de su campo de acción habitual, el agente encargado de la política de las pesquerías deberá ejercer el control en tierra, pesquisar con los fabricantes de los aparejos de pesca, dentro de los mercados del mar, con los pescadores, etc. Esta parte del control de las pesquerías no se distingue aún de la investigación de infracciones de derecho común: tan bien como se ejerce con eficacia dentro de las condiciones habituales de la acción de los servicios de política de competencia general y no parece que sea útil extenderse aquí, a pesar de que hayamos señalado el interés del pasaje.

2.4 Las consideraciones relativas a la comprobación de la infracción hacen aparecer la ambigüedad en cuanto a la definición de la persona perseguida. Si es evidente que esta última sea necesariamente una persona física y, más generalmente, el capitán del navío, las circunstancias prácticas introducen un elemento de problema en razón al papel ambiguo que desempeña el navío, particularidad notable que conviene señalar con vigor.

Una confusión de este orden entre persona física y persona material no dejaría de sorprender, en el caso de una actividad humana corriente ejercida en tierra. El navío adquiere, en los hechos, una personalidad de tal naturaleza que la tendencia de atribuirle una cierta capacidad a endosar él mismo las responsabilidades en forma debida y correcta,

es grande, se trata sin duda de una ficción, que evidentemente no resiste el examen pero contribuye a oscurecer los pasos especulativos relativos en el caso particular de las pesquerías marítimas.

Como ejemplo, citemos la noción de reincidencia que hay la tendencia de imputar al mismo navío, más que al hombre que lo dirige, menos espectacularmente visible que el primero. La experiencia demuestra, además, que los servicios de vigilancia constituidos por marineros, se muestran muy sensibles a la personalización del navío; siguen con gusto renovado un navío que ya han tenido la oportunidad de sorprender en falta, particularmente si aquél barco se les ha escapado y parece provocarlos aunque ellos ignoren que probablemente el capitán haya cambiado en el intervalo. En sentido inverso, un mismo capitán sorprendido en infracción sucesivamente en varios navíos, les deja indiferentes cuando pasa en diferente embarcación.

Es exactamente lo mismo cuando las autoridades blanden la amenaza de la inscripción de ciertos navíos sobre las "*listas negras*", bajo pretexto de que se han cometido varias y repetidas infracciones por medio de estos últimos. También en este caso, se trata de un error debido a la ambigüedad dentro de la cual se deja ver, en el espíritu humano, la personalidad del navío.

Esta personalización del navío no se debe a la casualidad. El navío no es solamente un simple implemento técnico, originado en el parecido de diversos materiales ingeniosamente combinados entre ellos, es también una compleja entidad dotada de un estatuto que justifica en cierta medida, el comportamiento ambiguo que alimenta el hombre respecto a él. El navío posee un estado civil, un número de matrícula que permite identificarlo; posee una nacionalidad. Este último aspecto, sobre todo, tiene efectos notables, ya que una legislación nacional instaura las reglas que distinguen los derechos reservados a las naciones de las embarcaciones, aplicables a los extranjeros, no es en realidad a los hombres a quienes se dirigen estas reglas, sino más bien a lo material: al navío.

Basta con que una embarcación bata el pabellón del país dentro de las aguas en donde ejerce su actividad para que la tripulación de este navío, cualquiera que sea la nacionalidad de sus miembros, se beneficie de los derechos atribuidos teóricamente a los nacionales de ese país. En sentido inverso, una tripulación que posea la nacionalidad del estado de las aguas en donde pretendería ejercer su actividad a bordo de un navío que arbole un pabellón extranjero se enfrentaría a las reglas que se aplican a los extranjeros. Pasando más allá de esta visión, se puede imaginar que el capitán de un navío extranjero comparezca ante los tribunales de su propio país, convencido de haber infringido una regla de prohibición de pesca a los extranjeros dentro de las aguas de la nación de donde él mismo procede. Sin duda se puede estimar que las observaciones que preceden no tienen en cuenta las reglas generales admitidas en cuanto al lazo de la nacionalidad del capitán y la nacionalidad del navío, pero este lazo no es necesariamente admitido por todas las legislaciones.

Puede ser que los ejemplos dados sean excesivos, pero jurídicamente posibles; ilustran la personalización del navío y las ambigüedades que naturalmente derivan.

Las observaciones hechas sobre este tema permiten pensar que existe un interés, dentro de ciertos casos, para investigar la responsabilidad del propietario del navío. Este último, en efecto, es más representativo de la personalidad del navío que el capitán, al mando del propietario y ejecutor de sus órdenes, aún si él goza de una gran libertad de acción.

El propietario no puede pretender ignorar las faltas y gestos del capitán en cuestión de sus instrucciones; su responsabilidad es particularmente pesada, a título de ejemplo, cuando el navío se equipa de un material de pesca prohibido; la infracción, puede ser atenuada si el capitán frecuenta por ignorancia eventualmente las zonas prohibidas o utiliza a sabiendas un material malo, por lo demás lícito. La cuestión planteada a propósito de la responsabilidad del propietario del navío es resuelta inmediatamente dentro del caso

en donde él mismo ejerce el mando de su navío. Se observa frecuentemente este caso, cuando se trata de la pesca ejercida a bordo de pequeñas unidades, no lejos de las costas. El derecho penal francés aplicable a las pesquerías marítimas permite en todos los casos averiguar la responsabilidad del propietario del navío en materia de pago de las multas que pueden ser infligidas al capitán en razón de hechos delictuosos cometidos por él.

En este campo, también se puede plantear la cuestión de proceder subsidiariamente, hacia los miembros de la tripulación al menos a título de complicidad. La respuesta es dada muchas veces por los reglamentos de pesca cuando son precisos sobre este punto. En la duda, hay que evocar la subordinación de la tripulación al capitán, dentro de una jerarquía generalmente impuesta con severidad y confirmada por los poderes públicos; esta situación supone una disminución sensible de la libertad de acción de los miembros de la tripulación, para no decir una incapacidad de iniciativa, además aceptada por los reglamentos disciplinarios que altera su responsabilidad y vuelve vanos los procesos a este respecto. La situación no es siempre así de simple, especialmente a bordo de pequeños navíos de pesca formados por una tripulación reducida, en donde la solidaridad en la tarea y el provecho que resulta se traduce por una participación más perceptible de las responsabilidades comprometidas, la comunidad en la responsabilidad se vuelve evidente cuando los miembros de la tripulación son al mismo tiempo copropietarios del navío.

2.5 Cuando se ha comprobado la infracción y las formalidades complementarias que acata la autoridad marítima de donde proviene el servicio de vigilancia, se desencadena la acción pública si la ley le dá poder directo de hacerlo. En el caso contrario transmite el expediente ante los tribunales de la autoridad especializada en esta tarea.

La elección de tribunal competente puede plantear un problema, de doble punto de vista "*ratione materiae*" y "*ratione loci*"

La calificación de la infracción correspon-

diante permite responder inmediatamente a la primera cuestión, en consideración de la ley penal aplicable y de la organización judicial en causa.

La segunda cuestión planteada requiere comentario. Si se encuentran las reglas habituales aplicables, en derecho común, en lugar de la infracción y en el domicilio del procesado, hay que agregar el caso particular de las infracciones cometidas en el mar. La legislación francesa, en ese campo, se deja influenciar por la personalización del navío, ya mencionada.

Si en efecto la infracción se comete a bordo de un navío que bate el pabellón francés, el tribunal competente es aquél en donde proviene, geográficamente hablando, el puerto de matrícula del navío. En el primer caso, la personalización del navío constituye el elemento determinante, en el segundo interviene un elemento subjetivo bastante sorprendente en materia similar, ya que por excepción a la regla común que imponen los principios de aplicación automática, los servicios de control, eligiendo el puerto de dirección escogen al mismo tiempo el tribunal que tomara conocimiento del asunto.

Teóricamente, la elección a la que viene de hacerse alusión no existe, ya que el puerto de dirección debería de ser el puerto más próximo al lugar donde se cometió la infracción, noción puramente jurídica que mal se acomoda a la realidad de las cuestiones del mar. Los vientos, la corriente, el estado del mar, la profundidad de las aguas puede conducir, en efecto, por razones prácticas, incluso por razones de seguridad, a preferir un puerto más alejado que el puerto geográficamente mejor situado.

Las características del navío desviado, comparada a las facilidades de acceso al puerto más próximo así como a las responsabilidades de la maniobra y de permanencia ofrecidas, imponen algunas veces la necesidad de otra elección. Aún también pueden evocarse en el caso en donde se impone la venta del pescado del navío que ha sido detenido que excluir un puerto puede ser accesible técnicamente y seguro, pero no calificado para tratar operaciones comerciales de ese tipo o de importan-

cia que exceda sus propios medios en este campo.

Como ya se ha dicho, la acción pública frente al tribunal competente, normalmente es liberada y apoyada por el representante oficial del Estado especialmente encargado de esta tarea. Pero se puede concebir, en razón también de la especificidad y la originalidad de las infracciones cometidas en el mar que esta tarea quede reservada igualmente a la autoridad responsable del control del mar, quien además, en ciertos casos, puede instruir total y específicamente al tribunal sobre la naturaleza y el grado de gravedad de los hechos cercanos al procesado. Esta posibilidad está formalmente estipulada por la legislación francesa, pero en la práctica, rara vez existe la ocasión de desempeñarla. Siempre es posible, en efecto, que el acusador público del derecho común cumpla su papel llamando a su lado, no para sustituirle a él, sino para que le secunde en su tarea, al representante del control de las pesquerías marítimas que trata entonces en calidad de testigo particularmente calificado.

2.6 Las sanciones que puede infligir el tribunal son a título principal, las penas privativas de libertad y las penas pecuniarias, a título complementario, la confiscación del material y de los productos de la pesca.

2.6.1 Se plantea la cuestión para saber si las penas privativas de la libertad convienen también a las infracciones para legislación de las pesquerías. Es este campo, sin duda más que en otros sectores de aplicación del derecho penal, la evolución de las mentalidades y la concepción misma de la sanción penal conducen a una regresión indudable del interés práctico ofrecido por tales penas.

La pena privativa de libertad reviste mucho más un carácter que atenta al honor de las personas que la sufren, independientemente de la duración de la pena infligida. Solamente su carácter vejatorio basta entonces, teóricamente para volverla disuasiva, lo que en un sentido representa un elemento positivo. Pero lo que hay que subrayar, al menos en tanto que esta pena se resiente como tal, es la falta total de significado de su duración, que el

tribunal ya no puede más adaptar a la gravedad de la infracción cometida. Ya no hay más compensación del daño causado a la colectividad.

La pena de prisión, en consecuencia, no deberá constituir más que una sanción situada al extremo de la escala de las penas, si es que debiera subsistir. Esta pena además está reputada como sospechosa en la legislación francesa de las pesquerías marítimas. Aún cuando se mantiene, más en teoría que en realidad, en lo que concierne a las infracciones cometidas muy cerca de la costa, dentro de las aguas territoriales, en ningún caso existe la pena de prisión para las infracciones cometidas dentro de la zona económica exclusiva. La desaparición total de la pena de prisión por delitos de pesca, probablemente llega a término.

2.6.2 Las penas pecuniarias presentan la ventaja de la flexibilidad, lo que permite adaptarlas a la gravedad de la falta cometida y a la importancia de la queja que cause a la colectividad de las pesquerías, en la cual constituye en cierta medida, un elemento de indemnización.

El crecimiento considerable de los intereses económicos en juego, principalmente respecto al valor del material de pesca puesto en obra y sobretodo, del valor de los navíos de pesca mismo, implica por correlación, un aumento relativo del daño causado a la colectividad y justifica en consecuencia la adopción de las tablas de salarios de multa aparentemente elevada. El monto de la multa, finalmente para adquirir el carácter disuasivo que constituye el objetivo buscado, debe ser adaptado al monto alcanzado por el valor de los productos de la pesquería dejados a la disposición del naviero y de la tripulación.

Estas consideraciones, aunadas a la perspectiva de desaparición, al término de la pena privativa de libertad, contribuyen a dar un carácter particular a la evolución del régimen penal aplicable a las pesquerías marítimas, comparadas con el régimen penal de derecho común.

2.6.3 Además de la pena principal, expuesta dentro de las consideraciones que preceden,

el juez puede imponer las penas complementarias que le permitan afinar su decisión y mejor adaptar al caso examinado.

En efecto, el juez dispone para la mayoría de los casos, de la facultad de completar la pena infligida por el embargo de materiales; en ciertos casos, además, esta facultad se transforma en una obligación.

Tratándose por ejemplo, de una infracción debida al empleo de un aparejo de pesca prohibido en todo tiempo y en todo lugar por los reglamentos, el juez, si reconoce la falta, está obligado a pronunciar o no la confiscación, del material en su totalidad o en parte. En este segundo caso, puede ordenar la venta, sin recurrir a la destrucción.

Tratándose de infracciones a los reglamentos que imponen una talla mínima a los peces, el juez se encuentra en la obligación de embargar el pescado fraudulento y de pronunciar la venta o, mejor, de ordenar la remisa gratuita para los establecimientos de beneficencia, para evitar dentro del círculo comercial la introducción de tales categorías de pescados. Según la gravedad de la falta, en particular si es que ha habido pesca en sector prohibido, el juez puede además embargar todo o parte del resto del cargamento, en ocasión de su venta.

Si el principio del embargo del pescado se puede expresar en términos simples, como acabamos de hacer, el procesamiento práctico se presenta bajo los aspectos más complejos y la autoridad encargada del control debe disponer de poderes claramente definidos. El obstáculo mayor, dentro de la definición de ese control, resulta del carácter corruptible del bien embargado, que impone reacciones rápidas. Las reglas aplicables a este aspecto deben quedar fijadas, en consecuencia, con una gran minucia con el fin de que queden bien determinadas las responsabilidades obligadas para cada uno de los estados que toca la transacción en curso.

En la mayoría de los casos, la comprobación que tiene lugar en el mar, hace posible el procedimiento al embargo conservatorio del pescado desde la llegada del navío al puerto, con un control más profundo destinado a definir la cantidad exacta del pescado que fue alcan-

zado por esta medida de incautación. Las disposiciones se toman según la clase de carga durante el tiempo necesario por demoras de entrada en acción de la justicia. Si la ley lo permite, el mismo capitán se constituye en guardia del embargo conservatorio.

De una manera general, es imperativo, proceder lo más pronto posible a la venta del pescado, según las costumbres del lugar para evitar toda deterioración o pérdida del cargamento, buscando el mejor provecho. Si el capitán se constituyó en guardián del embargo, él mismo se encargará de esta operación en razón de la responsabilidad que le incumbe. Como mandatario de los intereses eventuales del propietario y de la tripulación, que aún pueden esperar ver que el juez no confirme el embargo, se dirige a buscar las mejores condiciones posibles de venta.

Luego de efectuada la venta, corresponde a la autoridad que embarga, la disposición del producto, dentro de las condiciones especificadas por la ley. La acción se ejerce sobre el comprador, si es que ha habido negociación directa y, en caso dado, sobre el organismo encargado de la transacción si es que hay mantenimiento de fondo para el intermediario, caso que puede ser el de la subasta.

Las observaciones precedentes tienen cuenta solamente del ejemplo en donde se supone que el pescador ha cometido la infracción. O puede ser que la infracción, si la ley lo precisa expresamente, se cometa en diversos estados del circuito comercial que siga el pescado capturado ilegalmente. La ley puede, en efecto, con el fin de perfeccionar las disposiciones decretadas en materia a la prohibición de pesca de ciertas especies o de ciertas categorías de peces, prohibir toda comercialización de estos mismos peces, permitiendo así su investigación de manos del poseedor del momento. Las disposiciones adoptadas para esta situación particular regulan el procedimiento práctico de la captura operada en estas condiciones. Es igual para las disposiciones que permiten el embargo, en el domicilio del fabricante o del comerciante, de los aparejos de pesca cuya fabricación y venta están formalmente prohibidos por las prescripciones

reglamentarias particulares.

Puede plantearse la cuestión de juzgar si el embargo constituye o no una sanción apropiada a la situación y si ella no implica una fuente de desigualdad. Si la captura del material prohibido y del pescado en fraude se justifican, ésta se vuelve más discutible cuando se extiende a todos los aparejos de pesca detenidos a bordo, así como la totalidad del pescado capturado. Tales embargos, en efecto, conducen al juez a que en caso dado, pronuncie las sanciones innegables en casos comparables. Tal capitán, por ejemplo, en el fin de la expedición de pesca será sancionado con un embargo que cubra la totalidad de las capturas efectuadas. Mientras que otro capitán, culpable de una falta del mismo orden, pero cometida en el principio de la expedición, le será infligido un embargo necesariamente de menor importancia. En cuanto a los gastos comprometidos en los dos casos, quedan sin medida común por una falta idéntica.

Independientemente del embargo de los aparejos de pesca y del pescado capturado se plantea la cuestión de clase reservada al mismo navío. Desde el momento en que se concede el embargo de los aparejos de pesca, puede imaginarse el embargo del navío mismo. ¿Qué es esto sino un material de pesca en sí?. Teniendo en cuenta el desarrollo de las técnicas, el navío de pesca moderna alcanza un valor total, no obstante que su embargo parece como notablemente exagerado en comparación del objetivo por alcanzar. La idea puede ser retenida aunque sea como un último recurso en caso de infracción particularmente grave y dado el caso, con fijación de un límite al valor de los bienes embargados con el fin de respetar la igualdad de las decisiones tomadas respecto a los delincuentes que hayan cometido una infracción comparable. La ley francesa no estipula el embargo del navío, pero, prescribe en ciertos casos estimados particularmente graves (por ejemplo pesca con ayuda de substancias explosivas) el embargo de la "embarcación" que haya servido para cometer el acto delictuoso, sin precisar que es lo que se entiende por "embarcación", el término empleado contempla evidentemente

una construcción de poco tonelaje.

Para quedar en el mismo orden de ideas, se puede concebir, no obstante, que el embargo del navío se puede pronunciar, no tanto como pena complementaria en el sentido mencionado con anterioridad, sino a título de garantía del pago de las multas infringidas. No se trata de un embargo propiamente dicho, al menos en el inmediato, sino de una inmovilización condicional susceptible de desencadenar posteriormente en un embargo real. La liberación del navío, luego del comienzo del proceso, se vuelve posible por el depósito de una fianza de valor suficiente para garantizar el pago de las penas máximas a las que se expuso con la infracción cometida, con abundancia de gastos complementarios implicados por el proceso.

2.6.4 La enumeración de sanciones susceptibles de ser infligidas por vía judicial no estaría completa si se omitiera agregar las sanciones susceptibles de ser infligidas por la vía administrativa.

Citemos en primer lugar, una particularidad del derecho penal que en ciertos casos y por motivos de rapidez del procedimiento, entre otros, permite a la autoridad administrativa que proponga al delincuente, mediante pago inmediato de una multa de composición evaluada por referencia a la tabla de salarios aplicable por la vía judicial, la interrupción del procedimiento obligado en contra de él. Esta facilidad permite al delincuente normalmente a los precios de una multa más elevada que aquella infligida por el tribunal, evitar el desagrado de un proceso público y los inconvenientes de los procedimientos jurídicos de un tal proceso, principalmente en lo que concierne a la inscripción en su expediente judicial, de la pena pronunciada. Este procedimiento habitualmente limitado a las infracciones precisas que pasan de un cierto grado de gravedad, ofrece las ventajas de la rapidez, condición ejemplar, que aligera la tarea de los tribunales y evita comprometer la honorabilidad del contraventor; si bien este procedimiento se justifica por las diversas razones expuestas y particularmente la última citada, que se hace con

diligencia en el caso de infracción primaria, esta facilidad es objeto de críticas de ciertos juristas que la contemplan con suspicacia en tanto que desvían los poderes del juicio en provecho de una autoridad de policía en donde el papel, en la circunstancia, se vuelve ambiguo. En realidad, se puede ver bien en esta posibilidad la expresión de una justicia simplificada adaptada a las infracciones sin que necesariamente mancille la honorabilidad de los contraventores que espontáneamente aceptan reconocer su falta, en la circunstancia que se litiga culpable.

Cuando comparece la autoridad administrativa, en virtud de disposiciones particulares de la reglamentación, para entregar un documento que permita la práctica de ciertas pesquerías, (autorización, permiso, licencia) dispone también, respecto a los contraventores, de la facultad de suspender provisional o definitivamente la validez de este documento, en consideración de la gravedad de la falta cometida. En el caso de práctica de la pesca sin la posesión de este documento, el pescador recalitrante comete entonces una infracción punible de la sanción de los tribunales.

En fin por último, la ley permite también al poder público, en ciertas situaciones y en caso de falta reconocida como grave, por ejemplo, si hay persistencia por parte de un capitán en la práctica de infracción a la reglamentación de las pesquerías, privar a este capitán durante un tiempo determinado o a título definitivo, de las prerrogativas que implica la posesión su título en donde obligatoriamente está denominado para patrocinar su navío. Esta sanción es grave, y también la ley precisa de los límites de su aplicación, especialmente el proceso y las garantías de las defensas ofrecidas al interesado. El régimen reglamentario francés que se aplica a este principio previene la comparencia del culpable ante una formación administrativa llamada "*consejo de disciplina*", que no juzga de palabra solamente, sino que propone al ministerio responsable de las pesquerías marítimas una sanción que solamente este último está autorizado a tomar.

2.7 No parece útil desarrollar aquí las otras

características del derecho penal, principalmente las nociones de circunstancias atenuantes o agravantes, de reincidencia o de prórroga, no más que las consideraciones relacionadas a los procedimientos de citación y de casación, que no ofrecen, dentro del cuadro de su aplicación a la persecución de las infracciones a la reglamentación de las pesquerías, de particularidades notables en relación a las disposiciones de igual naturaleza aplicables al conjunto de infracciones del derecho común.

3. Indudablemente hemos querido hacer notar, en todo este texto sobre el particular, que en el interior del cuadro general dentro del cual se inscribe el derecho penal considerado en su conjunto, marca las disposiciones propias de las pesquerías marítimas. Nosotros no hemos tenido en esta investigación, ninguna dificultad para descubrir esta particularidad en comparación al derecho común. En el mar no hay derecho común. Este, como toda empresa humana confrontada en este medio tan

vigorosamente subrayado, tan típicamente manifiesto, no puede salir intacto de tal prueba: todo aquello que toca el mar lleva una marca indeleble.

Debemos de tomar prueba y comprender que el mar impone sus actividades en las cuales él es la sede, una característica común que se traduce por la uniformidad de las reacciones humanas en este respecto. Este es el caso de las pesquerías marítimas: bajo todos los climas, bajo todos los cielos, los hombres que se entreguen a esta actividad hacen prueba de las mismas cualidades de resistencia y tezón, que adquieren un mismo estado de espíritu.

El derecho que les concierne y rige sus acciones no puede quedar diversificado. Es la misma naturaleza que se esfuerza por la unificación de las reglas aplicables al mar: corresponde a los especialistas de esta materia hacer brillar la originalidad y sacar la conclusión de que no hay otra fuente de derecho en este campo que la comprensión internacional.