

designio de quebrantarlo, acompañado de alguna tentativa actual. La probanza del designio y del acto variará según las circunstancias, y en las inferencias que se saquen de estas, influirán su carácter y el juicio del tribunal; pero rara vez se han disputado los principios. Dirigirse á un puerto bloqueado es en sí un acto inocente, si no se sabe que lo está. Á la nave que se halle en este caso, debe hacerse una intimación del bloqueo, y si después de recibirla procura entrar, se la considera delincuente.

En los tribunales norte-americanos se ha disputado á veces la justicia de la doctrina inglesa, « que el acto de navegar á un puerto bloqueado, sabiendo que lo está, es criminal desde el principio, sea cual fuere la distancia entre la procedencia y el destino de la nave. » Pero después de la relajación admitida por los ingleses en los viajes trasatlánticos, hay bastante conformidad sobre este punto en la jurisprudencia marítima de las dos naciones. En el caso de la *Nereyde* se declaró que el zarpar con intento de quebrantar un bloqueo, era una delincuencia que autorizaba la confiscación. El delito subsiste, aunque al tiempo de la captura la nave compélida de vientos contrarios se haya apartado del derrotero, porque se presume que subsiste el propósito. En la Ordenanza holandesa de 1630 se declaró también, que las naves que se dirigían á un puerto bloqueado á sabiendas, incurrieran en la pena de confiscación, á menos que hubiesen voluntariamente alterado el rumbo antes de llegar á vista del puerto; y Bynkerschoek ha defendido la legalidad de esta regla.

Si una plaza está bloqueada solamente por mar, el comercio terrestre con ella no es una ofensa contra los derechos de la potencia bloqueadora.

No se permite á la nave neutral mantenerse á las inmediaciones del puerto bloqueado, de manera que pueda entrar en él impunemente, aprovechándose de una ocasión favorable. « Si á pretexto de dirigirse á otra parte, se permitiese á una nave acercarse al puerto bloqueado, y acechar la oportunidad de introducirse en él sin obstáculo (dijo Sir W. Scott en el caso de la *Neutralitet*) no sería posible mantener un bloqueo. Se presume, pues, de derecho, que la nave trata de introducirse en el puerto; y aunque semejante presunción parezca

demasiado severa en algunos casos particulares en que los navegantes puedan obrar de buena fe, esta severidad es una consecuencia de las reglas establecidas en el juzgamiento de las causas, como indispensables para el eficaz ejercicio de los derechos de la guerra. »

El bloqueo se rompe no menos por la salida que por la entrada en el puerto. No se permite la salida con carga alguna comprada ó embarcada después de principiar el bloqueo. Se presumen comprados en tiempo inhábil todos los artículos que al principio del bloqueo no están ya á bordo de la nave ó en las balsas ó botes cargadores (1).

Hay circunstancias que pueden disculpar la violación de las reglas, por ejemplo, una serie de accidentes que no ha permitido saber el bloqueo, un temporal, ó una necesidad extrema de víveres; pero es necesario probarlas; y por inocente que haya sido la conducta del capitán ó de los cargadores, se debe dar cuenta de ella y ajustar las pruebas á las reglas que el tribunal ha creído necesario fijar para la protección de los derechos de los beligerantes, y sin las cuales hubieran de ser ilusorios. La necesidad de procurarse un piloto para hacer viaje á otro puerto, no se considera excusa legítima (2). Tampoco lo es en general la falta de provisiones, que obligaría sin duda á tomar puerto, pero no exclusivamente el puerto bloqueado, sino en circunstancias muy raras (3).

Á la fértil inventiva de los neutrales nunca faltan pretextos y excusas con que dar color á las infracciones; pero se reciben generalmente con desconfianza, y para que se admitan es menester probar una compulsión irresistible.

Una vez consumada la ofensa, no se purga hasta la terminación del viaje. Si la infracción ha consistido en salir del puerto bloqueado con mercaderías cargadas en tiempo inhábil, ó eludiendo la visita ó exámen, puede el buque ser apresado por cualquiera nave de guerra ó corsaria y á cualquiera distancia de la plaza bloqueada, antes de llegar á su verdadero destino. Y si la infracción ha sido entrando, puede apresarse

(1) Caso citado del *Frederick Molke*.

(2) *Arthur, Edwards's Rep.*, 202.

(3) *Fortuna, Robinson's Reports*, V, 27.

á la salida y durante todo el viaje de vuelta. Segun la exposicion de Sir W. Scott, en el caso del *Cristianberg*, « cuando el buque ha consumado el delito, entrando en un puerto que está en entredicho, no hay otra ocasion de hacer efectiva la ley, que la que él mismo da á su regreso. Se objeta que si en el viaje subsiguiente subsiste todavia la culpa, se puede suponer con igual razon que acompaña al buque para siempre. En estricto derecho no seria tal vez injusto aprehenderlo despues; pero es sabido que en la práctica la persecucion de la pena se extiende solo al viaje inmediato, que es el que ofrece la primera oportunidad de aprehension (1). »

El delito, cualquiera que haya sido, se borra enteramente por la terminacion del bloqueo, porque con ella cesa la necesidad de aplicar la pena para impedir trasgresiones futuras (2).

La confiscacion del buque es la pena ordinaria que por el Derecho de gentes se impone á los infractores del bloqueo. Á primera vista la carga se considera sujeta á la misma sentencia que el buque. Pero es costumbre oír las pruebas que presentan los cargadores para exonerarse de complicidad en el reato de la nave; pues aunque la presuncion está contra ellos, puede suceder que el patron ó capitán haya sido el único culpable (3).

Hay circunstancias que hacen la carga de peor condicion que la misma nave, como se vió en el caso de la *Juffrow Maria Schroeder*. Este buque fué restituído por haber tenido licencia para introducir un cargamento en el puerto bloqueado, lo cual le daba libertad para sacar un cargamento de retorno; pero habiendo aparecido en los dueños de la carga la intencion de exportarla clandestinamente á la primera ocasion, fué confiscada por el Almirantazgo británico (4).

La costumbre antigua era mucho mas severa en esta parte, porque fuera de condenarse las propiedades implicadas en el delito, que es á lo que se limita el Derecho de gentes moderno, se imponia prision y otros castigos personales á los trasgresores.

(1) *Rob.* VI, 376.

(2) *Rob.* VI, 387.

(3) *Neptunus, Rob.* III, 173.

(4) *Rob.* III, 147.

6.

Los tribunales de los Estados Unidos han declarado frecuentemente que el navegar con licencia ó pasaporte de proteccion del enemigo con el objeto de promover sus miras ó intereses, era un acto de ilegalidad que sujetaba tanto la carga como la nave á la pena de confiscacion (1).

La práctica del Almirantazgo británico es ménos severa. Confiscanse los buques empleados en un acto de ilegal asistencia al enemigo ó de intervencion directa en la guerra, pero no se extiende la misma pena á la carga sino cuando aparece que los dueños de ella han tenido participacion en la ofensa.

El transporte de militares en servicio del enemigo, sujeta la nave á la pena de confiscacion, y no se admite la excusa de fuerza, ó de haberse dolosamente encubierto el carácter de los pasajeros; pues en tales casos tiene el neutral la accion de perjuicios contra los que le compeliaron ó engañaron (2).

Uno de los actos mas odiosos es la conduccion de despachos hostiles. Sir W. Scott hizo una reseña de las autoridades y principios relativos á este punto en la sentencia de la *Atalanta*. Este buque fué apresado llevando comunicaciones oficiales de una colonia francesa á su metrópoli. Las perniciosas consecuencias de este servicio son incalculables, y no pueden compararse con ellas las del comercio en artículos de contrabando. Un solo pliego puede transmitir un plan de campaña, ó dar una noticia que frustre completamente los proyectos del otro beligerante en aquella parte del mundo (3).

Como el delito del capitán ó patron se mira como virtualmente perpetrado por el dueño del buque, segun la regla de derecho que hace al comitente responsable de los actos de su agente, el tribunal creyó fundada la confiscacion de la nave en este caso.

Sobre los dueños de las cargas, segun aparece en este mismo caso, no recae responsabilidad ni pena alguna, sino

(1) *Kent's Comment.*, p. 1, lect. 4.

(2) *La Carolina, Rob.* IV, 256: el *Orozembo*.

(3) *Rob.* VI, 440.

cuando se descubre que están de inteligencia con el capitán y se hallan implicados en su delito.

En el juicio de *Carolina* se mandaron restituir buque y carga, porque resultó que los pliegos interceptados eran del embajador de la potencia enemiga en la corte de la potencia neutral. « Nada prohíbe al neutral (dijo Sir W. Scott) conservar sus relaciones con nuestro enemigo, ni hay motivo de presumir que las comunicaciones que pasan entre ellos tienen algo de hostil contra nosotros. El carácter de la persona por cuyo ministerio comunican las dos potencias, ofrece otra consideración importante. Esta persona no es un empleado ejecutivo del Estado enemigo, sino un embajador que reside en una corte amiga con el encargo de cultivar relaciones de amistad con ella; y los embajadores son un objeto especial de la protección y favor del Derecho de gentes (1). »

Ofensa no menos grave que la conducción de oficiales, soldados y correspondencias, es la de armas u otros materiales de guerra pertenecientes al Estado enemigo.

7.

Es una regla del Derecho de gentes reconocida por la Gran Bretaña, que si una potencia neutral se somete á las pretensiones injustas de un beligerante, perjudicando en ello al otro, tiene este el derecho de exigir que la potencia neutral se someta á iguales actos de su parte, de manera que su deferencia al uno, ya sea voluntaria ó forzada, no agrave las calamidades de la guerra para el otro, ni le ponga en una situación desventajosa. Si, por ejemplo, nuestro enemigo prohibiese al neutral comerciar con nosotros y visitar nuestros puertos, el neutral nos haría grave injuria obedeciendo á un entredicho que nadie tiene facultad de imponerle. Si lo hace por parcialidad á nuestro enemigo, ya deja de ser neutral; y si por temor ó por cualquiera otro motivo no hostil ni fraudulento, el derecho natural de la propia defensa nos autoriza para obligarle á que trate á las dos partes contendientes con entera igualdad y se allane á sufrir de nosotros lo que consiente á nuestro adversario: de

(1) *Rob.* VI, 461.

otro modo conservaría sus relaciones con él á costa nuestra y obraría como instrumento suyo.

Aunque esta especie de talion contra los neutrales parece fundada en justicia, no se puede negar que en la práctica está sujeta á graves inconvenientes. Se alegan hechos particulares para autorizar medidas generales; y aumentando á porfía los beligerantes la extensión y rigor de las restricciones y penas que imponen al comercio neutral, la aplicación del principio llega á no tener otro límite que la fuerza: de lo que nos ofrece repetidos ejemplos la historia de las guerras entre la Gran Bretaña y la Francia. Sobre la especie de talion de que se trata en este artículo, se fundaba en parte el célebre decreto de Berlín, de 21 de noviembre de 1806, en que el Emperador Napoleón prohibió todo comercio y comunicación con las islas británicas, declarándolas en estado de bloqueo, y ordenando que ningún bajel que procediese directamente de Inglaterra ó de dominios ingleses, ó que hubiese estado en cualquier punto sujeto á Inglaterra, fuese recibido en puerto alguno. Esta rigurosa providencia, según el decreto imperial, era justificada por el derecho natural de oponer al enemigo las mismas armas de que él se servía; y como la Gran Bretaña declaraba plazas bloqueadas no solo aquellas delante de las cuales no tenía ni un solo buque de guerra, sino costas dilatadas que todas sus fuerzas navales eran incapaces de bloquear, « hemos resuelto, decía Napoleón, aplicar á la Inglaterra los usos que ella ha consagrado en su legislación marítima. » El decreto, sin embargo, daba una exorbitante latitud al talion, porque prescindiendo de si eran ó no exactos los hechos que se alegaban contra Inglaterra, nadie jamás había pretendido que los neutrales contribuyesen á la ejecución de un bloqueo, real ó nominal, cerrando sus puertos á las naves que lo hubiesen violado. Condenábase además como buena presa no solo toda propiedad británica, sino toda mercadería de producción ó fábrica inglesa, sin distinción alguna. No se limitaba, pues, aquel nuevo sistema á exigir de los neutrales lo que estos de grado ó por fuerza toleraban á la Inglaterra.

La misma regla fué reconocida en la orden del Consejo británico de 7 de enero de 1807 expedida á consecuencia del decreto citado. La Inglaterra alegaba tener un derecho irrecusable

para retorcier contra la Francia la proscripción de todo comercio. Era repugnante, decia la órden, seguir semejante ejemplo, y llegar á un extremo de que debia resultar tanto daño al comercio de las naciones que no habian tomado parte en la guerra; mas para proteger los derechos de la Gran Bretaña era necesario rechazar las medidas violentas de la Francia, haciendo recaer sobre ellas las consecuencias funestas de su propia injusticia. Se ordenó, pues, que no se permitiese á buque alguno comerciar de uno á otro de los puertos de Francia ó de sus aliados, ú ocupados por sus armas, ó sometidos de tal modo á su influjo que no admitiesen el libre comercio de las naves británicas. Con esta prohibicion (segun otra órden del Consejo, á 11 de noviembre del mismo año) se habia propuesto la Gran Bretaña obligar al enemigo á retirar sus providencias, ó inducir á los neutrales á obtener la revocacion; pero no habiéndose logrado este objeto, se insistió en el mismo entredicho, añadiendo la confiscacion de todo comercio de géneros producidos ó fabricados en los dominios de la Francia, de sus aliados, ó de los saberanos que sin declarar la guerra habian excluido de sus puertos la bandera británica; y castigando con la misma pena el uso de los *certificados de origen*, expedidos por los agentes consulares del enemigo, y de que se servian los comerciantes para hacer constar que las mercaderías no eran de produccion ó fábrica inglesa.

En esta misma órden y sobre todo en la de 25 de noviembre se exceptuaban de aquel imaginario bloqueo las naves neutrales que hiciesen el comercio con el enemigo desde puertos ingleses, obteniendo para ello pasavantes del gobierno inglés, y pagando varios derechos de entrada y salida segun las circunstancias del viaje. Esto provocó el decreto de Milan de 17 de diciembre de 1807. El Emperador frances declaró desnacionalizada y convertida en propiedad enemiga, y por tanto confiscable, toda nave que hubiese sufrido la visita de un bajel británico, ó sometidose á aquella escala, ó pagado cualquier impuesto al enemigo: subsistiendo en toda su fuerza el bloqueo de las islas británicas, hasta que el gobierno inglés volviese á los principios del Derecho de gentes.

Posteriormente (por la órden del Consejo de 26 de abril de 1809) se limitó el bloqueo británico á la Francia, Holanda y

reino de Italia con las respectivas colonias. De esta manera el sistema de represalias de la Gran Bretaña no se hacia sentir indistintamente á todos los países donde estaban en vigor los decretos de Berlin y Milan, sino solamente á la Francia y á los países mas inmediatamente sometidos á su yugo, y que eran ya en realidad partes integrantes del imperio frances. Quiso con esta medida acallar los justos clamores de los neutrales y particularmente de los Estados Unidos de América, que habian cortado toda comunicacion comercial con la Francia y la Inglaterra.

Continuaron así las cosas hasta 1812. La Francia proclamó en aquel año un nuevo código de Derecho internacional. Fijóse como condicion para revocar sus decretos el reconocimiento de los derechos marítimos de los neutrales, que segun ella habian sido reglados por el tratado de Utrecht, y admitidos como ley comun de las naciones; es á saber:

Que el pabellon cubre la mercancía, de modo que los efectos bajo pabellon neutral son neutrales, y bajo pabellon enemigo, enemigos;

Que las únicas mercancías no cubiertas por el pabellon son las de contrabando, y las únicas de contrabando, las armas y municiones de guerra;

Que la visita de un buque neutral por un buque armado debe hacerse por un pequeño número de hombres, manteniéndose el buque armado fuera del alcance del cañon;

Que todo buque neutral puede comerciar de un puerto enemigo á otro puerto enemigo, y de un puerto enemigo á un puerto neutral;

Que se exceptúan de esta regla los puertos bloqueados, y que solo deben considerarse como bloqueados los puertos que están sitiados y cuya comunicacion se halla realmente interceptada por fuerzas enemigas, de manera que las naves neutrales no puedan entrar en ellos sin peligro (1).

La Inglaterra trató de insensatas estas pretensiones, que se suponian consagradas de comun acuerdo por el tratado de

(1) Informe del Ministro de Relaciones Exteriores de Francia al Emperador, comunicado al Senado Conservador en sesion de 10 de marzo de 1812.

Utrecht : como si un pacto entre dos naciones que obran por miras especiales y recíprocas, que solo liga á los contratantes, y cuyos principios no habian sido confirmados en el último tratado de paz entre las mismas potencias, debiese considerarse como un acto declaratorio del Derecho de gentes. La caída de Napoleon puso fin á esta contienda, y á una guerra marítima que ha sido de las mas vejatorias y desastrosas para el comercio neutral.

8.

— Otra obligacion impuesta á los neutrales es el abstenerse durante la guerra de aquellos ramos de comercio que las potencias beligerantes no acostumbraban conceder á los extranjeros en tiempo de paz, como suelen ser el de cabotaje en sus costas y el de sus colonias. —

1. Ha sido de largo tiempo atras la práctica de las naciones reservar para sus propios ciudadanos todo el comercio que se hace entre diferentes partes de sus costas, y solo las insuperables dificultades de la guerra han podido desviarlas accidentalmente de esta política. El neutral, pues, cuando se emplea en este comercio, se nos presenta con el carácter, no de un neutral propiamente dicho, sino de un aliado del enemigo : hácese entónces un instrumento voluntario del uno de los beligerantes, librándole de los embarazos y dificultades á que el otro le tenia reducido. « ¿No es desviarse de los rígidos deberes que impone la neutralidad, decia Sir W. Scott, entrometerse á amparar á la parte que sufre, haciendo el comercio que era exclusivamente propio de ella, y cuya extincion entraba en el plan de la guerra, como medio necesario de obtener una paz honrosa? ¿No es esto interponerse de un modo nuevo, desconocido, prohibido por el enemigo en el estado ordinario para frustrar los designios del vencedor, hacer inútil la superioridad de sus armas, y levantar el apremio con que estrecha á su adversario y le obliga á que reconozca su injusticia y la repare? Porque suponiendo que el comercio de cabotaje no esté abierto de ordinario á los extranjeros, ¿qué asistencia mas eficaz puede prestarse á una nacion, que hacer este comercio en lugar de ella, cuando ella no lo puede hacer por si

misma? El comercio de cabotaje trasporta las producciones de un gran reino, de los distritos en que se crian y elaboran á los distritos en que se necesitan para el consumo; y aunque es verdad que no introduce nada de afuera, produce los mismos efectos. Supongamos que la marina francesa tuviese una preponderancia decidida sobre la nuestra, y hubiese cortado toda comunicacion entre la parte setentrional y la parte del sur de esta isla; y que en semejante estado de cosas se interpusieran los neutrales, trayendo, por ejemplo, el carbon de nuestras provincias del norte para las manufacturas y los usos domésticos de esta capital : ¿pudiera hacerse, fuera de la intervencion á mano armada, una oposicion mas abierta y efectiva á las operaciones bélicas de la Francia(1) ?

« No es neutralidad aprovecharse de todas las ocurrencias de la guerra para hacer lucro, aunque sea con manifiesto daño de alguno de los beligerantes; sino observar una imparcialidad rigurosa, restringiendo nuestro comercio á su giro ordinario, de manera que no demos ayuda al uno de ellos contra el otro. La obligacion del neutral es : *non interponere se bello, non hosti imminente hostem eripere* (2). »

En otro tiempo las Cortes de Almirantazgo de la Gran Bretaña imponian la pena de confiscacion á los buques neutrales empleados en el comercio de cabotaje del enemigo. Posteriormente y hasta la época de las órdenes del Consejo mencionadas en el artículo anterior, solo recaía sobre el buque la pérdida del flete. Es justo indemnizar al neutral que obra de buena fe los perjuicios que le ocasionamos por la confiscacion de las propiedades enemigas que lleva á su bordo; pero cuando se ocupa en una especie de tráfico que no le es lícito, no tiene derecho á la misma indemnizacion, y se le trata con bastante indulgencia, absolviendo la nave.

Esta relajacion de la pena antigua no tiene lugar, cuando á la naturaleza del tráfico se juntan otras circunstancias que agravan la ofensa. En el caso de la *Johanna Tholen* (en que el abogado del rey cotejó y discutió las dos reglas, antigua y moderna) se decidió que el hacer un comercio propio del ene-

(1) Caso del *Emanuel, Rob. I, 296*. Véase tambien el del *Ebenezer, Rob VI, 252*.

(2) Lord Howick, citado por Chitty, *Comm. Law, ch. 9*.

migo con papeles falsos, sujetaba la nave á confiscacion (1). Forjar papeles para ocultar á los apresadores el verdadero destino del buque era, en sentir de la Corte, una agravacion enorme del reato contraído por la ilegalidad del tráfico.

La órden del Consejo de 7 de enero de 1807 puso otra vez en vigor la regla antigua de confiscacion de la nave; pero siendo esta medida, segun creo, una parte del extraordinario sistema de guerra adoptado en aquella época por la Gran Bretaña y la Francia, parece que no debe servir de ejemplo para lo sucesivo.

- 2. Análoga á la precedente en su principio es la regla que prohíbe á los neutrales mezclarse en el comercio colonial propio de los beligerantes. Sobre esta materia me parece conveniente copiar aquí la exposicion de la doctrina del Derecho de gentes, que hizo el juzgado del Almirantazgo británico en el caso del *Immanuel*. « Al estallar la guerra (dijo Sir W. Scott) los neutrales tienen derecho para seguir haciendo su acostumbrado comercio, excepto en artículos de contrabando, ó con los puertos bloqueados. No quiero decir que con motivo de los accidentes de la guerra no se halle muchas veces envuelta en peligro la propiedad neutral. En la naturaleza de las cosas humanas apenas es posible evitar de todo punto este inconveniente. Habrá neutrales que hagan á sabiendas un comercio ilegítimo, protegiendo las propiedades enemigas, y habrá otros á quienes se imputará injustamente esta ofensa. Este daño es mas que contrapesado por el beneficio que las disensiones de otros pueblos acarrearán al comercio neutral. La circulacion mercantil, obstruida en gran parte por la guerra, refluye en la misma proporcion á los canales libres. Pero, prescindiendo de accidentes, la regla general es, que el neutral tiene derecho para seguir haciendo en tiempo de guerra su acostumbrado tráfico, y aun para darle toda la extension de que es susceptible. Muy diverso es el caso en que se halla un comercio que el neutral no ha poseído jamas, que solo debe al ascendiente de las armas de uno de los beligerantes sobre el otro, y que cede en daño de aquel mismo beligerante, cuya preponderancia es la causa de que se haya concedido. En este caso se halla

(1) *Rob.* VI, 72

el comercio colonial, generalmente hablando: porque este es un comercio que la metrópoli se reserva exclusivamente con dos fines: abastecerse de los frutos peculiares de las colonias, y proporcionarse un mercado ventajoso y seguro para el expendio de sus producciones propias. Cuando la guerra interrumpe este cambio, ¿cuáles son con respecto á las colonias los deberes mutuos de los beligerantes y neutrales? Es un derecho incontestable del beligerante apoderarse de ellas, si puede; y tiene un medio casi infalible de efectuarlo, si se hace dueño del mar. Las colonias se proveen de afuera; y si cortando sus comunicaciones marítimas, se logra privarlas de lo necesario para la subsistencia y defensa, les será forzoso entregarse. Suponiendo, pues, que el beligerante ponga los medios para obtener este resultado, ¿á qué título podrá un neutral entrometerse á estorbarlo? El neutral no tiene derecho para convertir en conveniencia y lucro suyo las consecuencias de un mero acto del beligerante: no tiene derecho para decirle: es verdad que tus armas han puesto en peligro la dominacion de tu adversario en esos países; pero es menester que yo participe del fruto de tus victorias, aunque esta participacion las ataje y malogre. Tú has arrancado al enemigo por medios legítimos ese monopolio, que habia mantenido contra todo el mundo hasta ahora y que nunca presumimos disputarle; pero yo voy á interponerme para impedir que completes tu triunfo. Yo traeré á las colonias de tu enemigo los artículos que necesitan y exportaré sus productos. Has expendido tu sangre y dinero, no para tu utilidad propia, sino para beneficio ajeno.

« No hay, pues, razon alguna (continuó Sir W. Scott) para que los neutrales se ingieran en un ramo de comercio, que se les ha vedado constantemente, y que si ahora se les franquea, es por la urgencia de la guerra. Si el enemigo, inhabilitado para comerciar con sus colonias, las abre á los extranjeros, no es por su voluntad, sino por la apurada situacion á que nuestras armas le han reducido (1). »

Estos fueron los principales fundamentos alegados por el tribunal para condenar al *Immanuel*, y su doctrina fué plenamente confirmada por la Corte de apelacion en el caso de la

(1) *Rob.* II, 186

Wilhelmina, en que el Lord Canciller se expresó de este modo: « No es lícito á los neutrales, por el Derecho comun de gentes, hacer en tiempo de guerra un comercio de que ántes no gozaban, y en esta virtud el tribunal es de sentir que se deben confiscar buque y carga (1). »

La prohibicion no se extiende á los casos en que el comercio de una colonia era permitido á los extranjeros en tiempo de paz. En el caso de la *Juliana*, buque neutral que navegaba entre la Francia y el Senegal, que era entónces colonia francesa, habiéndose probado que este tráfico solia permitirse á los extranjeros ántes y despues de la guerra, se restituyó el buque á los propietarios neutrales (2).

En año de 1756 fué cuando se estableció práctica y universalmente la regla que prohíbe á los neutrales hacer en tiempo de guerra un comercio que no les era permitido en la paz. Vamos ahora á referir las relajaciones que ha experimentado de entónces acá por el espíritu algo mas humano y benigno de la política moderna.

Durante la guerra de la independencía de Norte-América estuvo suspenso el principio, porque la Francia, poco ántes de comenzar las hostilidades, pareció abandonar el monopolio, permitiendo á los extranjeros el comercio con las Antillas francesas. Percibióse despues que esta medida había sido un mero artificio para eludir la regla: mas no por eso dejó de producir su efecto. Durante aquella guerra gozaron de tanta libertad los buques neutrales en este ramo de comercio como en otro cualquiera.

En las guerras que se originaron de la revolucion francesa, las primeras instrucciones del gobierno inglés á los corsarios previnieron que se apresase toda nave cargada de efectos que fuesen producciones de cualquiera de las colonias de Francia, ó que llevasen provisiones ú otros artículos destinados á alguna de ellas. Las relajaciones que despues se adoptaron han provenido principalmente de la mudanza que sobrevino en el comercio de las Américas por el establecimiento de un gobierno independiente en esta parte del mundo. Á consecuencia

(1) *Rob. IV, Appendix A.*

(2) *Rob. IV, 328.*

de este suceso fueron admitidos los buques anglo-americanos á comerciar en varios artículos y con diferentes condiciones en las colonias francesas é inglesas. Este permiso vino á ser una parte del sistema comercial ordinario. Menoscababan, pues, aquellas instrucciones el comercio legítimo de los anglo-americanos. Su gobierno se quejó al británico; y en 8 de enero de 1794 dió estas nuevas instrucciones á sus buques armados para apresarse toda nave cargada de frutos de las Antillas francesas, y que zarpase de cualquier puerto de ellas con destino á cualquier puerto de Europa. Mas como los neutrales europeos solicitasen igual franqueza, se relajó todavía mas la regla, y en 28 de enero de 1798 se ordenó á los corsarios que apresasen toda nave cargada de producciones de cualquiera de las colonias de Francia, España ú Holanda, y que zarpase de cualquier puerto de ellas para cualquier puerto europeo, que no fuese de la Gran Bretaña ó de la nacion neutral á que perteneciese la nave, ó á lo ménos el dueño de la carga (1).

Quedaron, pues, autorizados los neutrales para traficar directamente entre una colonia del enemigo y su propio país: concesion tanto mas razonable, que aniquilado por los sucesos de la guerra el comercio frances, español y holandés, no tenían los Estados de Europa medio alguno de proveerse de géneros coloniales en aquellos mercados. Pero subsistió la ilegalidad del tráfico directo entre una colonia enemiga y su metrópoli: entre una nacion enemiga y la colonia de su aliado: entre una y otra colonia enemiga, y una misma ó diversas naciones; y entre una colonia enemiga y un puerto de Europa que no fuese de la Gran Bretaña, ó de la nacion á que perteneciese la nave. En rigor debió tambien condenarse el tráfico directo de los neutrales entre una colonia enemiga y una colonia neutral: mas en los casos de dos buques americanos que navegaban entre las Antillas enemigas y la isla neutral de Santómas, se ordenó la restitucion. Rehusóse empero igual franqueza á un buque sueco que navegaba entre una colonia hostil y el territorio de los Estados Unidos, nacion entónces neutral; porque (como se dijo en la sentencia) « si no es lícito á un americano traficar entre Santo Domingo y la Suecia, no

(1) *Robinson's Reports. IV, Appendix A.*

hay razon alguna para que se permita á un sueco traficar entre Santo Domingo y América. »

Hay circunstancias que hacen ilegítimo el tráfico de los neutrales comprendido al parecer en las excepciones indicadas. En el caso del *Rendsborg* se habia celebrado una contrata entre un comerciante neutral y la compañía holandesa de la India oriental con el objeto declarado de amparar las propiedades holandesas contra las armas de Inglaterra. Aunque la expedicion era á Copenhague, puerto de la nacion á que pertenecia la nave neutral, la Corte fué de sentir que una operacion en grande emprendida ex profeso para favorecer al enemigo, y alentada por este, como aquella lo habia sido, con privilegios peculiares, no debia reputarse neutral, sin embargo de que la propiedad pertenecia verdaderamente á ciudadanos de una nacion amiga. « El comercio (segun la exposicion del juez) puede no ser neutral, aunque la propiedad lo sea. Se dice que el comprador no tiene que ver con el motivo de la venta. No se exige ciertamente que escudriñe las miras de la persona con quien trata; pero si estas se descubren sin rebozo, no debe desentenderse de ellas. Si un beligerante solicita su ayuda para frustrar la diligencia del enemigo, no puede el neutral prestarla, sin hacerse reo de intervencion en la guerra. Es cierto que el interes que le lleva no es favorecer á nadie sino hacer su negocio; pero tampoco el que envía artículos de contrabando al enemigo se propone otro objeto que el lucro. Es una sana máxima de Derecho de gentes, que no es lícito ayudar á uno de los contendientes en perjuicio del otro, y que la granjería que pueda hacerse de este modo es ilegítima. Las leyes de la guerra permiten á tu enemigo destruir tu comercio: segun tu propia confesion, lo está efectuando: tiene de su parte el derecho y la fuerza: el neutral que en semejante estado de cosas, por un motivo de lucro ó de cualquiera otra especie, se ingiere á darte socorro y á sacarte de las garras de tu adversario, obra ilegítimamente (1). »

El comercio colonial prohibido no se legitima aunque se haga circuitivamente ó por rodeo. Á un neutral es permitido llevar á su nacion los productos coloniales de un beligerante,

(1) *Rob. Rep.* IV, 121.

y una vez introducidos de buena fe, extraerlos de nuevo y llevarlos á cualquiera otra nacion y al enemigo mismo. ¿ Pero qué línea puede trazarse en la práctica entre la importancia de buena fe, y la que solo es paliativa, y por tanto fraudulenta? Esta cuestion se ventiló detenidamente en el tribunal de los *Lores Comisarios* del Almirantazgo británico; y se decidió que el hacer escala en un puerto cualquiera no muda la procedencia de la nave, aunque por los papeles de navegacion ó por otros medios se dé color de viajes distintos á los varios trámites de una misma expedicion mercantil, y aunque se desembarquen realmente los efectos para figurarla terminada. La regla general adoptada por aquel Almirantazgo es, que el desembarco de los efectos y pago de los derechos de entrada en el país neutral, rompe la continuidad del viaje y constituye una verdadera importacion, que legaliza las operaciones subsiguientes, aunque los efectos vuelvan á embarcarse en el mismo buque, y por cuenta de los mismos propietarios neutrales, con destino á metrópoli ó colonia enemiga.

No se sigue esta regla, cuando se descubre que la importacion ha sido aparente. « La verdad (segun la doctrina de aquel juzgado) puede no discernirse siempre, pero si aparece claramente, debe sentenciarse con arreglo á ella y no al carácter ficticio de los hechos. » Despues de todo, no puede establecerse un criterio definido y preciso para juzgar de la continuidad y consiguiente ilegitimidad del viaje, y siempre es necesario tomar en consideracion las circunstancias del caso (1).

El castigo que se impone á los neutrales que hacen un comercio colonial ó de otra especie, que no puedan hacer, porque les era vedado ántes de la guerra, es la confiscacion. Por algun tiempo habia sido costumbre absolver la nave, y confiscar solamente la carga; pero en estos últimos tiempos se ha vuelto al rigor del principio antiguo, condenando una y otra; lo que (segun se ha dicho hablando del comercio de cabotaje) debe tal vez mirarse como un efecto pasajero del sistema extraordinario de guerra de que se hizo mencion en el precedente artículo.

He expuesto la doctrina de los tribunales y publicistas in-

(1) Caso del *Villiam*, *Rob.* V, 387.

gleses (1). En la carta de Puffendorf á Groningio, publicada en 1701, se dice que los holandeses é ingleses permitian á los neutrales el comercio que estaban acostumbrados á hacer en tiempo de paz, pero no les tolerarian que se aprovecharan de la guerra para aumentarlo en perjuicio de sus respectivas naciones. Parece que en tiempo de Carlos II era ya reconocida esta regla por la Inglaterra y la Holanda, que conminaban con la pena de confiscacion á los buques neutrales que la infringian. Los holandeses alegaban entónces á favor de ella los principios generales de la razon y la práctica de los pueblos; y se añade que en la guerra de 1744 fué sostenida por los tribunales ingleses la prohibicion del comercio de cabotaje, como fundada en el Derecho comun de gentes. Segun Valin, la Ordenanza francesa de 1704 envuelve el mismo principio. Pero en la guerra de 1756 fué cuando la regla de que se trata excitó la atencion general. Mr. Jenkinson en su « Discurso acerca de la conducta de la Gran Bretaña respecto de las naciones neutrales, » publicado en 1757, condenó como ilegal é injusta la ingerencia de los neutrales en una especie de comercio que no les era permitido en la paz, y que solo se les franqueaba durante la guerra para hacer inútil é ilusoria la superioridad que el enemigo habia sabido labrarse. Hubner mismo, què en el tratado que dió á luz en 1759 procuró ensanchar cuanto pudo las franquezas de los neutrales, confiesa que la legitimidad de este comercio es dudosa.

Por otra parte los Estados Unidos han reclamado constante y vigorosamente contra la legalidad de la regla, en la extension que la Gran Bretaña ha querido darle, alegando que se trataba de introducir una novedad subversiva de principios que se habian mirado siempre como sagrados entre las naciones: que los neutrales podian hacer cualquiera especie de comercio con los beligerantes, ménos con artículos de contrabando ó con los puertos bloqueados, sin embargo de que no se les hubiese permitido ántes de la guerra; que era lícito á las naciones amigas recibir una de otra cualesquiera favores comerciales, y nada tenian que ver con los motivos de la concesion, cualesquiera que fuesen; y que solo aquellas especies

(1) Lo que sigue se ha sacado de los Comentarios de Kent, p. I, lect. 4.

de comercio que tenian una conexion inmediata con la guerra, violaban la neutralidad. « Así que, la regla de 1756 (dice Kent) puede considerarse todavía como controvertible y dudosa. El juez mayor de los Estados Unidos en el caso del *Commercen*, se abstuvo de expresar juicio alguno sobre su legitimidad. Es muy posible que si los Estados Unidos llegan al alto grado de poder é influencia marítima á que sus circunstancias locales y su rápido incremento parecen llevarlos, de manera que un enemigo suyo se viese obligado á franquear su comercio doméstico á las naciones neutrales, diésemos mas importancia á los derechos de los beligerantes, é hiciesen mas impresion en nosotros los argumentos de los publicistas extranjeros á favor de la justicia de la regla. »

9.

— Entre las cargas á que está sujeto el comercio neutral se cuenta el embargo forzado de sus buques para las expediciones de guerra: sobre lo cual solo tengo que remitirme á lo dicho en la primera parte de estas lecciones (1). —

10.

— Asimismo están sujetos los neutrales al gravámen de la visita y registro de sus buques en alta mar por los buques armados de los beligerantes. —

Los deberes de un neutral para con un beligerante existirian en vano, si este no se hallase revestido de la facultad de visitar y registrar las naves de aquel. ¿Cómo, por ejemplo, seria posible averiguar si una de ellas lleva ó no artículos de contrabando, si esta facultad no existiese? Los neutrales han hecho repetidos esfuerzos para limitarlo, principalmente por medio de la liga que con el título de neutralidad armada se formó en 1780 bajo los auspicios de la Emperatriz de Rusia. Pretendióse que si una ó mas naves neutrales eran convoyadas por un buque de guerra del Estado, y el comandante de este buque aseguraba que á bordo de aquella nave ó naves no

(1) Cap. VI, art. 6.

habia ningun artículo prohibido, el beligerante debia contentarse con esta declaracion, y no le era lícito proceder á la visita. La Gran Bretaña no quiso entonces insistir rigurosamente en la regla absoluta, pero no la abandonó. Otras tentativas, hechas en épocas posteriores por los neutrales, han quedado sin efecto, y el derecho de visita subsiste en el dia teórica y prácticamente, sin otras limitaciones que las establecidas por tratados especiales.)

La doctrina relativa á la visita de los buques neutrales fué expuesta con bastante claridad por Sir W. Scott en el juicio de la *María*. Redújola á tres proposiciones. Primera: « Que el visitar y examinar los buques mercantes en alta mar, sean cuales fueren los buques, cargas y destinos, es un derecho incontrovertible de los beligerantes; porque mientras no se visiten y examinen los buques, es imposible saber si son verdaderamente neutrales, y cuál es su carga y destino. » Segunda: « Que el empleo de la fuerza por parte de las naciones neutrales contra el ejercicio de este derecho, no lo altera ni menoscaba. » « Dos soberanos, continuó, pueden estipular entre sí, como recientemente lo han hecho algunos, que la presencia de sus buques de guerra significará mutuamente la neutralidad de las naves mercantes escoltadas por ellos y la legitimidad de sus destinos y cargas; y si los soberanos contratantes se avienen á aceptar el uno del otro esta prenda ú otra cualquiera, no tienen las demas potencias que ver en eso, ni se les da el menor motivo de queja. Pero ningun soberano puede legalmente exigir que se admita semejante seguridad, no mediando pacto expreso, porque el Derecho comun no reconoce otra que la visita y registro ejecutados por los beligerantes. » La tercera proposicion es: « Que la pena impuesta por el Derecho de gentes á los contraventores es la confiscacion de las propiedades que se intenta sustraer al exámen. » « Remitiéndome, añadió el juez, al dictámen de la recta razon, á la expresa autoridad de Vattel, á nuestras instituciones y á las de otras grandes potencias marítimas, sostengo con toda confianza que por el Derecho de gentes, segun se entiende en el dia, la pena del neutral que opone una deliberada y continuada resistencia á la visita, es la confiscacion (1). »

(1) *Rob. Rep.*, I, 340.

La visita se hace de este modo. Un buque intima á otro por medio de un cañonazo ó de la bocina, que se detenga y se acerque hasta que el primero le envíe un bote para examinar sus papeles y carga.) Habiéndose hecho práctica universal la de navegar con diferentes pabellones para disimular la nacionalidad de la nave, con la mira de inspirar una falsa seguridad á los enemigos ó evitar sus ataques, resulta que nadie tiene confianza en la bandera del que le llama, el cual puede ser, no solo un beligerante legitimo, sino un pirata, que para mejor ejecutar su pérfido intento, enarbola un pabellon amigo. Para ocurrir á este inconveniente se introdujo la costumbre de *afianzar el pabellon* tirando un cañonazo sin bala, por medio del cual el comandante del buque armado asegura al otro que su divisa es sincera y leal. Pero como es fácil que un pirata haga otro tanto, y como las potencias beligerantes no han observado escrupulosamente esta costumbre, y aun algunas no la reconocen, el derecho convencional de la Europa ha establecido que despues del cañonazo no debe el buque armado abordar al neutral, sino permanecer en facha á la distancia de un tiro ó medio tiro de cañon, y echar al agua su bote con un oficial para que vaya á visitarlo. La visita debe hacerse con la menor incomodidad y violencia posible (1).

Hé aqui algunas reglas relativas al ejercicio de este derecho segun la práctica del Almirantazgo británico: 1ª El derecho de visita no se extiende á los buques de guerra, cuya inmunidad del ejercicio de toda especie de jurisdiccion, excepto la del soberano á quien pertenecen, ha sido universalmente reconocida, reclamada y consentida. Los actos atentatorios contra esta inmunidad se han resistido y reprobado constantemente. La doctrina contrária no tiene á su favor la opinion de ningun publicista, ni se la ha dado lugar en tratado alguno. 2ª La visita y registro debe hacerse con el debido cuidado y consideracion á la seguridad del buque y á los derechos de los interesados en él. Si el neutral ha obrado de buena fe y la investigacion se ha llevado mas allá de sus justos limites, el corsario es responsable de los daños y perjuicios que cause. 3ª Siempre que hay lugar á la pena, recae juntamente sobre

(1) Azuni, *Der. Marít.*, p. II, c. 3, art. 4.