

la nave y la carga. 4ª La disposición á la resistencia, no habiéndose llevado á efecto, no induce la pena. 5ª Si el neutral no tiene suficiente fundamento para creer que hay guerra, la resistencia, por directa que sea, no da lugar á la pena, porque si no existe la guerra, no existe el carácter neutral, ni las obligaciones inherentes á él. 6ª El escape intentado ántes de la actual tenencia de la nave por el beligerante, no induce la pena. 7ª Si se detiene á una nave neutral y el beligerante la deja á cargo de su patron ó capitán, sin que este se comprometa expresamente á llevarla á un puerto del beligerante para su adjudicación, el escape del neutral no es una resistencia ilegítima. 8ª El recobro efectuado por la tripulación despues que el beligerante se halla en tenencia de la nave, es un acto de resistencia que da lugar á la pena. 9ª La resistencia de la nave convoyante se mira como resistencia de todo el convoy, que por consiguiente queda sujeto á la pena.

## 11.

Se exige en fin á los neutrales que vayan provistos de los documentos necesarios para probar la nacionalidad, procedencia y destino del buque, y de las mercaderías que lleva á su bordo.—

El primero de estos documentos es el *pasaporte*. Se llama así en términos de Derecho marítimo el *permiso de un soberano neutral*, que autoriza al capitán ó patron del buque para navegar en él. Deben por consiguiente expresarse en este documento el nombre y domicilio nacional del capitán, y el nombre y designación del buque. Se puede además indicar, si se quiere, el destino del buque y su carga; pero estas y otras circunstancias no son de la esencia del pasaporte.

Este documento es absolutamente indispensable para la seguridad de toda nave neutral. Según los reglamentos de varias naciones, no sirve sino para un solo viaje, el cual se entiende terminar por el retorno de la nave al puerto de su procedencia. Se puede dar por tiempo determinado ó sin limitación de tiempo. Es nulo, si á la fecha en que suena expedido, no se hallaba la nave en el territorio de la potencia que lo concedió, ó si ha hecho arribadas ó escalas que no se mencionan en él,

á ménos que se pruebe por otros documentos auténticos que la nave se vió forzada á hacerlas. Finalmente, cuando la nave ha mudado de nombre, es necesario probar su identidad, con escrituras certificadas por las autoridades del puerto de donde procede (1).

2. *Letras de mar*. Especifican la naturaleza y cantidad de la carga, su procedencia y destino. Este documento no es necesario, cuando el pasaporte hace sus veces.

3. *Los títulos de propiedad* del buque. Estos sirven para manifestar que el buque pertenece verdaderamente á un súbdito de un Estado neutral. Si aparece construido en país enemigo, se necesitan pruebas auténticas de haberlo comprado el neutral ántes de declararse la guerra, ó de haberse apresado y condenado legalmente en el curso de ella; y en este último caso debe acreditarse del mismo modo la venta. Los que navegan sin estos documentos se exponen á ser detenidos y á que se les dispute el carácter neutral.

4. *El rol de la tripulación*. Contiene el nombre, edad, profesión, naturaleza y domicilio de los oficiales y gente de mar. Es utilísimo para probar la neutralidad de la nave. Sería circunstancia sospechosa que la tripulación se compusiese principalmente de extranjeros, y sobre todo, enemigos. Por los reglamentos de algunas naciones, se declaran buena presa las naves en que el sobrecargo ú oficial mayor es enemigo, ó en que mas de los dos tercios de la tripulación tienen este carácter, ó cuyo rol no está legalizado por los oficiales públicos del puerto neutral de donde ha salido la nave, á ménos de probarse que ha sido necesario tomar oficiales ó marineros enemigos para reemplazar los muertos (2).

Algunos Estados no usan otro rol que un certificado que expresa el número de la oficialidad y tripulación, y notifica que la mayor parte de ellos se compone de súbditos de potencias neutrales.

5. *Carta-partida ó contrata de fletamento* del buque. Es de la mayor importancia para calificar su neutralidad.

6. *Patente de navegación*. Es un documento expedido por el

(1) Ordenanza francesa de 26 de julio de 1778, etc.

(2) Ordenanza francesa citada.

soberano ó jefe del Estado, autorizando á un buque para navegar bajo su bandera y gozar de las preferencias anexas á su nacionalidad. Contiene el nombre y descripción del buque, y el nombre y residencia del propietario. Cuando se trasfiere la propiedad á un extranjero, se devuelve la patente al gobierno que la expidió. No varía de viaje á viaje, y aunque puede dar luz sobre el carácter del buque, no es necesaria, segun el Derecho de gentes, para calificar su neutralidad.

7. *Conocimientos*. Recibos de la carga otorgados por el capitán, con promesa de entregarla al consignatario. De estos suele haber muchos ejemplares: uno conserva el capitán, otro se entrega al cargador, y otro se trasmite al consignatario. Como son documentos privados, no producen el mismo grado de fe que la contrata de fletamento.

8. *Facturas*. Listas de los efectos, enviados por los cargadores á los consignatarios con expresión de sus precios y demás costos. Son documentos que se adulteran fácilmente y á que se da poco crédito.

9. *Diario*. Llevado con exactitud, puede dar mucha luz sobre el verdadero carácter de la nave y del viaje, y cuando se falsifica, es fácil descubrir la impostura.

10. *Certificados consulares*. Conviene mucho á los neutrales proveerse de certificados de los cónsules de las naciones beligerantes, si los hay en los puertos de donde navegan.

El echarse de ménos los papeles que se han señalado como mas importantes, suministraria vehementes presunciones contra la neutralidad de la nave ó la carga; pero ninguno de ellos, segun la práctica de los juzgados británicos y americanos, es en tanto grado indispensable, que su falta se mire como una prueba conclusiva que acarree necesariamente la condenación de la propiedad, cuyo carácter se disputa. *Si aliquid ex solemnibus deficiat, cum æquitas poscit, subveniendum est*. El ocultamiento de papeles de mar autoriza la detención de la nave, y aunque no bastaria para que se condenase sin mas averiguación, cerraria la puerta á todo reclamo de perjuicios. El echar los papeles al agua, el destruirlos ó hacerlos ilegibles son circunstancias en extremo agravantes y perniciosas. Por las Ordenanzas de Francia, todo buque, sea cual fuere su nación, en que se probase que se han arrojado papeles al

agua, ó se han destruido ú ocultado de cualquier otro modo, se declara buena presa junto con su carga, sin que sea necesario examinar qué papeles eran los arrojados, quién los echó al agua, ó si han quedado á bordo los suficientes para justificar que la nave ó su carga pertenecen á neutrales ó aliados. Pero la práctica de la Inglaterra y de los Estados Unidos, ménos rígida en este punto, no desecha las explicaciones que puedan ofrecerse, ni dispensa ordinariamente de la concurrencia de otras pruebas para la confiscación de la presa.

## CAPÍTULO IX.

### DE LAS CONVENCIONES RELATIVAS AL ESTADO DE GUERRA.

1. Alianzas. — 2. Treguas. — 3. Capitulaciones. — 4. Salvoconducto. — 5. Carteles y otras convenciones relativas al canje y rescate de prisioneros. — 6. Tratado de paz.

#### 1.

La alianza (1) es de modos: *defensiva*, en que solo nos obligamos á defender al aliado invadido; y *ofensiva*, en que nos obligamos á hacer la guerra con él atacando á otra nación. Hay alianzas á un mismo tiempo defensivas y ofensivas, y este segundo carácter comprende generalmente el primero; pero las puramente defensivas son las mas frecuentes, asi como las mas naturales y legítimas.

La alianza es tambien *indeterminada*, cuando ofrecemos ayuda á nuestro aliado contra cualquiera potencia, ó solamente exceptuamos una ú otra: ó *determinada* cuando el auxilio que prometemos es contra una potencia en particular.

Hay alianza *intima*, en que los aliados hacen causa comun y empeñan todas sus fuerzas: esta, especialmente si es ofensiva, constituye una verdadera sociedad de guerra. Hay otras en que el aliado no toma una parte directa en las operaciones hostiles, y solo está comprometido á dar cierto auxilio de tropas, naves ó dinero.

(1) Se ha seguido á Vattel, l. III, ch. 6.