tados neutrales. Francia é Inglaterra, así procedieron en la guerra de Crimea. Concedieron á los buques rusos, estacionados en sus aguas territoriales, un plazo de seis semanas para ponerse en salvo. La misma regla fué observada en la guerra de Italia, en 1859; en la guerra de Dinamarca, en 1863-64 y en la guerra de Alemania, en 1866. Se llama esta franquicia concedida á los buques enemigos, *indulto*.

CAPITULO II.

Reglas de conducta con relación á la persona y bienes de los nacionales enemigos, en el mar.

Diferencia fundamental entre la guerra continental y la guerra marítima.—En la guerra continental hemos visto que el principio absoluto es el de que las hostilidades deben ser dirigidas contra las fuerzas organizadas de los Estados beligerantes, y que, en consecuencia, la persona y los bienes de los simples particulares, se consideran inviolables.

Es diferente en la guerra marítima: no se respeta ni la persona ni los bienes de los no combatientes.

Los buques de guerra de uno de los beligerantes, pueden perseguir á los buques mercantes del enemigo, hacer prisionera la tripulación y apropiarse el buque, así como las mercancías que transporta.

División del Capítulo.—Estudiaremos en tres párrafos:

§ 1. El fundamento de la regla y las críticas que ha ocasionado.

§ 2. Las condiciones del ejercicio del derecho de presa.

§ 3. El corso.

§ 1.—Fundamento de la regla.—Críticas que ha ocasionado.

Fundamento de la regla en lo que concierne á la persona.—El derecho de los beligerantes para hacer prisioneros de guerra á los hombres que forman la tripulación de los buques mercantes pertenecientes al enemigo, está basado en las necesidades de la guerra marítima.

En efecto, dejar á estos hombres en libertad, es dejar al Estado enemigo una tripulación para otros buques mercantes, y en consecuencia, desvirtuar los efectos de la captura.

Más aún: estos hombres, duchos en su oficio y habituados á la vida de mar, pueden ser incorporados á la marina del Estado: inofensivos hoy, pueden ser mañana combatientes. Reteniéndoles prisioneros, el Estado beligerante los desarma de antemano para impedir que lo dañen más tarde; y se puede decir, que el mal se hace á las fuerzas del enemigo, puesto que reduce la reserva de la marina de guerra.

Crítica de la regla en lo que se relaciona con la persona.—Se ha criticado la regla de la guerra marítima, concerniente á los individuos de tripulación de los buques mercantes. Se aduce, en efecto, que teniéndose en cuenta que no toman parte ninguna en las

hostilidades, en el momento en que su buque es capturado, es un abuso de fuerza hacerlos prisioneros bajo el pretexto de que podrían ser más tarde incorporados á la marina de guerra del enemigo, porque lógicamente sería necesario conceder en la guerra continental el mismo derecho, respecto de los habitantes inofensivos que pueden ser llamados á alistarse.

La objeción no es, á nuestro juicio, decisiva. Hay una diferencia muy grande entre los marineros de la marina mercante, que pueden ser utilizados inmediatamente, sin instrucción previa, en la marina de guerra; y que en los países en que existe, como en Francia, la inscripción marítima, forman parte de ella virtualmente y los ciudadanos susceptibles de ser incorporados á los ejércitos de tierra, después de un período previo más ó menos largo de preparación y de instrucción. Y se comprende desde luego muy bien, que las necesidades de la guerra legitimen la captura y la internación de los primeros, en tanto que las leyes de humanidad consagran como un deber el respetar las personas de los segundos.

Fundamento de la regla en lo que concierne á la propiedad enemiga.—Ya hemos dicho que la propiedad enemiga, en el mar, no tiene la prerrogativa de ser respetada. Pueden capturarse y confiscarse tanto el buque como las mercancías enemigas. Se legitima esta costumbre de la guerra marítima, diciendo que es una necesidad de la lucha entre los beligerantes. El respeto de la propiedad privada, en el mar, no se con-

cilia con el objeto de la guerra, que es establecer el derecho del más fuerte. En efecto, el comercio marítimo constituye uno de los elementos considerables de las fuerzas de un Estado; es la fuente más fecunda de su fortuna. Si se respetasen las relaciones comerciales entre el Estado beligerante y los Estados extranjeros, podría el primero permanecer impasible ante la destrucción de su flota de guerra y aun ante el bombardeo de sus costas. Para que resienta el mal en su riqueza, y sea así inducido á someterse á las pretensiones del vencedor, es necesario que su comercio quede paralizado, y para esto, es de toda necesidad permitir la captura de los buques mercantes y de las mercancías que transportan.

No sucede lo mismo con la propiedad privada en tierra; ésta debe ser respetada, porque el respetarla se compadece muy bien con el objeto de la guerra. Hemos visto, en efecto, que, por el contrario importaba mucho, á la seguridad del ejército de ocupación, no violar las propiedades privadas, ejerciendo el pillaje y haciendo destrucciones, para no suscitar contra él las pasiones de los habitantes.

Por otra parte, este respeto tiene también su límite, en tierra; el derecho de requisición, que nadie pretende hacer desaparecer y que constituye, sin embargo, una especie de presa organizada y colectiva, de la propiedad privada.

Crítica de la regla en lo que concierne á la propiedad enemiga.—Se ha criticado con gran calor la costumbre de la guerra marítima, que autoriza la captura de los buques de comercio y de las mercancías enemigas.

Desde luego, se ha dicho, esta costumbre es contraria al principio fundamental del derecho de gentes, de que la guerra es una lucha entre las fuerzas organizadas de los Estados; puesto que está permitido á cada uno de los beligerantes, atacar directamente los bienes de los particulares inofensivos.

Se añade, que el derecho de captura no es como se ha pretendido para legitimarlo, una necesidad de la guerra marítima. Sólo después de la conclusión de la paz, es cuando los Estados beligerantes pueden darse cuenta exacta de la extensión de las pérdidas que su adversario ha podido causar á su comercio marítimo y de las capturas de que sus nacionales han sido víctimas. No es, pues, el ejercicio de esta costumbre, lo que puede determinar á uno de los Estados, á someterse al otro. La historia, dicen, lo demuestra: el aniquilamiento de su marina mercante, bajo el primer imperio, no obligó á Francia á capitular: para hacerlo, ha sido necesaria la destrucción de sus ejércitos de tierra, bajo la coalisión de las Potencias de Europa.

Tendencia hacia la supresión del derecho de presa. —Hay una tendencia marcada hacia la supresión del derecho de presa. En el congreso de París en 1856, se propuso esta supresión. No fué admitida, por la oposición de Inglaterra. Se limitó, como lo veremos más adelante, á la reglamentación de ese derecho, con el fin de precisar sus límites y á la abolición del corso. Más tarde, en 1859, una reunión de comerciantes, reunida en Breme, elevó una protesta contra el sostenimiento del derecho de presa y emitió el deseo de que las diversas Potencias marítimas se entendieran para dictar su supresión.

En la guerra de 1866, Prusia, Austria é Italia, renunciaron al derecho de presa.

En 1870, al principio de la guerra, el rey de Prusia en una proclama de 18 de Julio, declaró que los buques franceses no podían ser capturados. Pero habiéndose Francia rehusado á hacer lo mismo, respecto de los buques alemanes, porque de esta manera la superioridad de sus fuerzas navales se habría hecho inútil, Alemania tuvo que recurrir nuevamente á la práctica de la captura.

Podemos citar aún en el sentido del movimiento de las ideas hacia la abolición del derecho de presa, el tratado celebrado entre Italia y los Estados Unidos el 28 de Febrero de 1871, por el cual se obligaban á respetar la propiedad privada, en el mar, en caso de guerra. Sin embargo, se ha hecho observar, con razón, que este tratado no es de gran aplicación práctica, porque se refiere á un caso muy difícil de ocurrir.

Por último, el Instituto de Derecho Internacional emitió, en 1877, la siguiente opinión: «El Instituto, teniendo en cuenta los progresos del sentimiento público que constan por hechos numerosos y notorios, propone la regla siguiente como reforma indispensable en el derecho internacional. La propiedad privada, neutral ó enemiga, ya sea que navegue, bajo pabellón enemigo ó bajo pabellón neutral, es inviolable.»

§ 2º *Ejercicio del derecho de presa.*

En que consiste.—Según ya se ha dicho, es el derecho que asiste á los buques de guerra de uno de los beligerantes, de apoderarse de los buques mercantes pertenecientes al enemigo, de los hombres que llevan y de las mercancías que transportan.

Sus consecuencias con respecto á la tripulación.—La tripulación del buque de comercio capturado, es tratada como un enemigo á quien se desarma. Se hace prisioneros á los que componen la tripulación y se les puede internar como á los otros prisioneros de guerra, confinándolos ya sea á una plaza fuerte ó á una Ciudad interior.

Sus consecuencias con respecto al buque y al cargamento.—El buque y el cargamento pasan á ser propiedad no de la tripulación vencedora, sino del Estado de que esta depende. El Gobierno de ese Estado puede dar una parte de la presa á la tripulación ó restituir el buque y la carga á su legítimo propietario si así le place.

No hay duda en todo esto, cuando el buque y las mercancías son de la nacionalidad enemiga. Pero qué sucede cuando las mercancías enemigas son transportadas en un buque neutral ó á la inversa, cuando el buque es enemigo y la mercancía neutral? ¿Cómo decidir si tienen carácter enemigo ó carácter neutral? Ya trataremos más tarde estas cuestiones.

Rescate.—Rehén.—Destrucción de la presa.—En principio, está prohibido á los comandantes de buques de guerra, por los reglamentos militares de la mayor parte de los Estados europeos, hacerse pagar un rescate en vez de apoderarse de los buques mercantes del enemigo.

Por excepción, sin embargo, esta medida es legítima en caso de fuerza mayor, cuando el buque de guerra no puede cambiar su ruta para conducir al barco capturado á un puerto. En este caso, pueden ser tomados como rehenes algunos de los oficiales ó de los marineros para garantizar el pago de un rescate.

En el mismo caso de fuerza mayor, el buque de guerra puede destruir la presa, echando á pique el buque capturado y su cargamento.

Excepciones del derecho de presa.—Los usos de la guerra marítima han exceptuado del derecho de presa:

1º Los barcos destinados á la *pesca de las costas.* Esta excepción siempre ha sido admitida en Francia. Resulta especialmente de los edictos reales de 1543 y 1584. Se ha observado en las guerras modernas. Inglaterra, sin embargo, no ha considerado la libertad de la pesca, en tiempo de guerra, sino como un acto de mera tolerancia. Así, en la guerra de Crimea, aun cuando estaba aliada con Francia, sus cruceros destruyeron las pesquerías y hasta las cabañas de los pescadores, en toda la extensión de las costas del mar de Azoff.

La excepción de que hablamos, no se aplica á la pesca en grande que tiene lugar en alta mar, como es la de la merluza, etc.

Por último, aun para los barcos destinados á la pesca de las costas, la excepción no rige, cuando tienen armas y cometen actos hostiles.

2º *Los buques náufragos* ó aquellos que han sido obligados á arribar á un puerto enemigo; salvo, sin

embargo, el caso en que el buque naufrague ó arribe al puerto, durante la persecución que se le haga.

3º Los buques *que llevan una misión científica* ó que hacen un *viaje de exploración*. Así, bajo los reinados de Luis XV y de Luis XVI fueron protegidos los viajes de Bougainville y de Lapérouse.

4º Los buques destinados al *socorro de los heridos* conforme los artículos adicionales de la convención de Ginebra de 28 de Octubre de 1868.

Artículos adicionales de la convención de Ginebra. —Hablaremos siguiendo el orden de la convención:

1º De los heridos ó náufragos,

2º Del personal sanitario;

3º De los buques.

1º *De los heridos ó náufragos.*—Los marinos heridos ó náufragos deben ser recogidos y cuidados por los dos beligerantes, cualquiera que sea su nacionalidad. Una vez salvados ó curados, deben ser enviados de nuevo á su país, bajo la condición de no volver á tomar las armas, durante toda la guerra (art. 6, in fine y art. II).

Es la misma regla que para los heridos ó enfermos, en tierra. Ya hemos expuesto cuan defectuosa consideramos esta regla. Parece inútil repetir lo que sobre esto se dijo antes.

Personal sanitario.—El personal religioso, médico y de hospital en todo buque capturado, está considerado neutral, es decir, inviolable. Debe continuar llenando sus funciones en el buque capturado, estar presente y continuar en su cargo mientras la tripulación deja el buque; después es libre de regresar á

su país. Lleva consigo al dejar el buque los objetos y los instrumentos de cirujía que son de su propiedad particular (arts. 7 y 8).

3º *Buques destinados á socorrer heridos.*—La convención de 1868, distingue varias clases de buques destinados al socorro de los heridos:

1º *Los buques hospitales militares.*—Son tratados como los hospitales terrestres. Permanecen sometidos á las leyes de la guerra en lo que concierne á su material: pasan á ser propiedad del captor; pero éste no puede modificar su destino especial, durante la guerra (art. 10).

2º *Los buques inadecuados para el combate y que durante la paz hayan sido declarados oficialmente por los Gobiernos como destinados á servir de hospitales marítimos flotantes.*—Son tratados como las ambulancias terrestres: gozan de neutralidad, es decir, de inviolabilidad absoluta, tanto respecto á su material, como á su personal, con tal que su armamento sea únicamente apropiado á su destino especial.

Se distinguen por tener la pintura exterior blanca y batería verde (art. 12).

3º *Los buques de hospital equipados á expensas de las sociedades de socorros.*—Gozan de la misma protección que los precedentes en cuanto á su personal y á su material, bajo las condiciones siguientes:

I. Que estén equipados á expensas de sociedades de socorros, reconocidas por los gobiernos signatarios de la convención;

II. Que conste su comisión por documentos emanados del soberano que les haya dado la autorización correspondiente y que también están provistos

de documentos subscritos por la autoridad marítima competente, en que aparezca que tales buques fueron armados y salieron bajo la inspección de esa autoridad, y además, que hasta la fecha de su salida sólo estaban destinados al objeto de su expresada comisión.

Su pintura exterior es blanca con la batería roja.

Los beligerantes tienen sobre ellos un derecho de inspección y de visita; pueden no aceptar su ayuda y ordenarles que se retiren ó detenerlos, si la gravedad de las circunstancias lo exige.

Estos buques no deben estorbar los movimientos de los combatientes.

En el combate y después de él, tienen que someterse á correr los peligros consiguientes.

En cuanto á los heridos y náufragos recogidos por esos buques se les exige, como ya hemos dicho, que no tomen parte en la lucha durante la guerra.

III. *Los buques mercantes encargados únicamente de transportar los heridos y enfermos.*—Están declarados inviolables, como en tierra lo están las casas particulares que dan abrigo á los enfermos ó heridos.

Si uno de estos buques es encontrado en el mar por un crucero del enemigo, podrá ser objeto de una visita. Por el solo hecho de esta visita, que deberá hacerse constar en los papeles del buque, quedan incapacitados los enfermos y heridos, después de su curación, para servir durante la guerra. El crucero tendrá además derecho de colocar á bordo un comisario para acompañar el convoy y asegurarse por ese medio de que se procede de buena fé.

Si el buque mercante llevase además algún carga-

mento, la neutralidad también lo ampararía «con tal que la clase de ese cargamento no ameritara una confiscación por parte del beligerante» (art. 10). Esto último se refiere en nuestro sentir al contrabando de guerra.

Por último, las embarcaciones que por cuenta y riesgo, tanto durante el combate como después de él recojan náufragos ó heridos y los lleven á bordo de un buque sea neutral ó de hospital, gozarán hasta el fin de su misión, del respeto que sea posible, según las circunstancias del combate y la situación de los buques que estén tomando parte en la lucha.

Insignia distintiva.—Los buques destinados á socorrer á los heridos, deben llevar como signo distintivo, además del pabellón nacional, el pabellón blanco con la cruz roja.

La marca distintiva del personal sanitario es, como en tierra, un brazal con los mismos colores.

Abuso de las insignias protectoras.—Para evitar el abuso que el empleo de las insignias pudiera ocasionar, está permitido á los beligerantes, ejercer á este respecto toda la vigilancia que juzguen útil.

Si existen graves presunciones de que uno de los beligerantes aprovecha las ventajas de la inviolabilidad, con fines diversos de la protección á los heridos y á los enfermos, el otro beligerante puede, mientras no se le demuestre que se obra correctamente, suspender por su parte la observación de la convención.

Si las presunciones se convierten en certidumbre, puede denunciar la convención por toda la duración de la guerra (art. 14).

Del corso.

Definición.—El corso es una práctica de la guerra marítima que consiste en dar á simples particulares, autorización de armar buques mercantes para perseguir á los buques del otro beligerante.

A esa autorización se le llamaba *patente de corso* y á aquellos á quienes se les concedía *corsarios.*

El corsario obraba tanto por patriotismo cuanto por espíritu de especulación por la espectativa de hacer presas.

Utilidad del corso.—Sus inconvenientes.—El corso ofrecía grandes ventajas á los Estados que tenían su marina mercante muy desarrollada; porque podían armar numerosos buques corsarios y aumentar así sus fuerzas de mar.

Era indispensable para los Estados que no tenían marina suficiente para proteger su comercio contra los ataques del enemigo.

Pero daba lugar á numerosos abusos. El corsario reconocía la autoridad del almirante que mandaba la flota; pero no formaba parte de la flota y hacía las capturas con independencia y por su cuenta y riesgo. No ofrecían por esto los corsarios las garantías de la guerra civilizada y de la disciplina militar. El corso degeneraba frecuentemente en piratería, comprometía la seguridad de los neutrales y provocaba conflictos entre los Estados.

Reglamentación del corso.—El corso era materia de reglamentos especiales en cada país. En Francia regía en esto el decreto de 22 de Mayo de 1803 (2 pradial, año XI) decreto del cual los otros Estados habían tomado la mayor parte de sus disposiciones.

1° El corsario no podía armarse, sino en virtud de una autorización expresa del Estado. Esta autorización era otorgada por el Ministro de Marina.

2º La autorización sólo se concedía á los nacionales. Todo fraude en este sentido era castigado severamente con la anulación de la patente de corso y además una multa de 6,000 francos.

3° La autorización se concedía por un tiempo determinado, seis, doce, diez y ocho, veinticuatro meses.

4° La autorización tenía por condición el constituir una caución para garantía de los actos del corsario: 74,000 francos para cuando la tripulación era de más de 140 hombres, 37,000 cuando no llegaba á ese número.

5° Los corsarios estaban sometidos á todas las leyes y á todos los reglamentos que regían respecto á la marina militar; en consecuencia, podían ser juzgados, ante los tribunales marítimos, los crímenes y delitos cometidos por los individuos de sus tripulaciones. Los armadores se constituían responsables solidariamente con los capitanes de los buques.

Diferencia entre el corsario y el pirata.—Interés práctico de esta diferencia.—Caso en que el corso degenera en piratería.—El pirata obra sin autorización de ninguna Potencia, no tiene pabellón, no observa ninguna regla, ni está sujeto á ningún freno. El corsario, por el contrario, obraba con autorización y por cuenta de uno de los beligerantes, y ya acabamos de indicar las reglas á que estaba sometido.

El interés de la diferencia era el siguiente: el cor-

sario era un beligerante auxiliar del Estado, cuyo pabellón llevaba; en consecuencia, debían aplicársele las leyes de guerra; había derecho de hacerle prisionero. Por el contrario, el pirata es un criminal: si se le aprehende, no es tratado como prisionero de guerra. Se lleva ante los tribunales represivos y se le aplican las leyes penales.

El corso degeneraba en piratería, y el corsario se convertía en pirata, en los casos siguientes:

1º Cuando continuaba sus operaciones pasado el tiempo para el cual se le había concedido la autorización;

2º Cuando recibía patentes de corso de los dos beligerantes;

3º Cuando violaba los usos de la guerra; por ejemplo, atacando el comercio de los neutrales.

Abolición del corso.—Congreso de París.—Declaración del 15 de Abril de 1856.—Actualmente el corso está abolido. Esta abolición consta en la declaración de 15 de Abril de 1856, firmada en el Congreso de París á propuesta del Plenipotenciario Conde Walewski, por las cinco grandes Potencias de Europa, Austria, Francia, Gran Bretaña, Prusia y Rusia. La declaración fué después aceptada por todos los demás Estados de Europa y por algunos Estados de América: de manera que se puede considerar la supresión como un principio obligatorio del derecho de gentes moderno.

Solamente España, los Estados Unidos y México, se rehusaron á acceder á la declaración de París; por esta razón, hubo corso en la guerra de separación americana; y si se declarase una guerra entre un Estado europeo, signatario de la declaración, Francia, por ejemplo, y los Estados Unidos, los beligerantes podrían emplear aun el corso, como medio legítimo de lucha.

Los Estados Unidos propusieron la supresión completa del derecho de presas marítimas, pero Inglaterra no quiso consentir. En vista de esto, subsistiendo el derecho de presa, los Estados Unidos se rehusaron á la abolición del corso: porque siendo numerosa su marina mercante y su marina de guerra poco importante, creyeron indispensable, para proteger su comercio, arruinar el del enemigo y reservarse la facultad de apelar á buques corsarios.

Marina voluntaria en Prusia, en 1870.—En 1870, por Decreto de 24 de Julio, el Rey de Prusia invitó á los particulares á ponerse ellos y sus naves á disposición del gobierno, para combatir con los buques de guerra franceses. Como premio á este servicio, se ofrecían primas que variaban entre 10,000 y 50,000 thalers, según la fuerza y el rango de los buques capturados.

Francia protestó en nombre de la declaración de 1856, sosteniendo que la creación de esta marina voluntaria, era una forma del corso disfrazada. Los abogados de la corona de Inglaterra, que fueron consultados, declararon infundada esta protesta. Hacían observar que esta marina voluntaria, colocada bajo las órdenes de jefes militares y sujeta á la misma disciplina que la marina oficial, debía ser comparada á los Cuerpos francos en tierra, cuyo empleo no está prohibido por el derecho de gentes. Debemos añadir, que de hecho el Decreto del Rey de Prusia re-