

tenerse á examinar el sujeto que lo ha tomado, sea juzgado como buena presa por la circunstancia misma de tener autorizacion de diferentes príncipes ó Estados; y esto solo para obviar fraudes á que dan lugar estas diferentes autorizaciones.

109. El artículo 6 de la ordenanza trae otro caso en el que un buque es juzgado buena presa. En él se dice: «Serán todavía buena presa los buques con todos los cargamentos, caso que carezcan de cartapartidas, conocimientos ó facturas.»

Entiéndese aquí por *cartapartidas* la escritura que comprende el ajuste hecho entre el propietario del navío y el negociante, por el cual el primero lo arrienda al segundo para cargar en él sus mercancías y se obliga para con el referido comerciante de hacerlos conducir.

*Conocimiento* es el reconocimiento que el capitán encargado de la conduccion del navío, da al negociante de sus mercancías de las cuales el buque está cargado obligándose á conducir las á su destino. Existe la costumbre de extender tres ejemplares; uno para el negociante que ha cargado las mercancías, otro para aquel á quien van destinadas, y otro que el capitán se queda en su poder. Los dos últimos deben hallarse en el barco.

Todo el mundo sabe lo que son *facturas*.

No hallándose ninguno de estos documentos por los cuales se podría venir en conocimiento de los sujetos á quienes pertenecen las mercancías embarcadas, la presuncion es que pertenecen al enemigo y que esos documentos han sido suprimidos solo para ocultar la procedencia; son en consecuencia buena presa como igualmente el barco que las conduce.

Solamente los documentos hallados en el barco

hacen fé que las mercancías pertenecen á aquel que las reclama. El conocimiento que pudiera exhibir el negociante pretendiendo haberlas cargado en el barco no hace fé y se presume como hecho fuera de tiempo no habiéndose hallado ninguna copia en el referido barco. Vaslin cita sobre este artículo decidiendo esto un decreto de 21 Enero de 1693.

110. Hay que observar que si estaba justificado que esos documentos han sido hallados en el buque apresado y que la sustraccion ha sido llevada á cabo por el capitán que lo ha tomado ó por algun otro individuo de su tripulacion, la ordenanza quiere que aquellos que han cometido este crimen sean castigados corporalmente.

111. El art. 12 de la ordenanza refiere un último caso en el que un buque puede considerarse como buena presa. Dice así: «Todo buque que se resista á arrear sus velas despues del aviso que se le habrá hecho por nuestros buques ú otros de nuestros súbditos armadores en guerra, se podrá obligársele á hacerlo echando mano de la artillería ó de otro modo; y en caso de resistencia ó de trabarse combate, será buena presa.»

Los comandantes, ya lo sean de buques del rey, ya de buques corsarios franceses autorizados, segun derecho por las leyes de la guerra, de ir en persecucion de otros buques enemigos, y siendo solo posible distinguir si un buque que le sale al encuentro es amigo ó enemigo, por la exhibicion de documentos del mismo, es una consecuencia lógica que les asiste el derecho de requerir al comandante de ese buque que han hallado que pruebe por la exhibicion de sus documentos si es amigo ó nó y obligarle á plegar sus velas, es decir, á acercarse, obligándole á ello caso que se resistiera.

La ordenanza por el art. 12 que acabamos de relatar exige además que el buque que no habrá querido arrear, en caso de resistencia ó de combate, sea por este hecho solo juzgado buena presa. El artículo dice, *todo buque*: esto comprende los buques tanto de súbditos de potencias aliadas ó neutrales como franceses.

Dice el artículo *que rehuse plegar velas, es decir, que no consienta acercarse al buque que le ha dado el aviso y sujetarse á la inspeccion, despues del aviso*. Aviso se toma aquí por requerimiento. Este aviso se hace ó en alta voz con ayuda de bocina ó por un cañonazo.

112. En el artículo siguiente se previene para la seguridad del buque que haya correspondido al aviso plegando velas y exhibiendo sus documentos, por la prohibicion hecha al capitan del buque armado en guerra el cual ha dado aviso, no poderle quitar ó permitir que le sea tomada alguna cosa bajo pena de la vida.

Esta pena de la vida que es muy rigorosa solo debe tener lugar cuando lo que ha sido cogido en el buque que se ha rendido, es alguna cosa considerable y cuando el capitan ha consentido el pillage que han llevado á cabo los individuos de su tripulacion. La pena debe disminuirse cuando lo que se ha cogido es cosa de poca monta, ó bien cuando el capitan no ha aprobado lo que ha sido tomado por los individuos de la tripulacion, no habiendo tan solo tenido el cuidado que era necesario tener para contenerlos.

Igualmente, si hubiese tomado del buque víveres de que tenia necesidad, y que hubiese pagado; aunque esto no le fuese permitido sin el consentimiento libre del capitan y de la mayoría de la tripula-

cion, y que sea en este caso reprehensible, no debe por esto ser castigado segun el rigor de la ordenanza.

§ III. *Lo que debe observarse por los capitanes de buques de guerra, cuando han efectuado un apresamiento; y del modo como se distribuye el producto de la venta.*

113. Segun el art. 16 de la ordenanza: «Tan pronto como los capitanes de buques de guerra se hayan posesionado de cualquier navío, recojerán las licencias, pasaportes, letras de mar, cartapartidas, conocimientos y todos los restantes documentos concernientes al cargamento y destinacion del buque, juntamente con los cofres y armarios, cerrando los escotillones y otros lugares donde se hayan depositado mercancías.»

114. El reglamento de 25 Noviembre de 1696, artículo 16 añade que un oficial del buque que ha verificado la aprehension, se constituirá con el escribano en el buque apresado para formar inventario de todos los predichos documentos en presencia de oficiales del buque cogido los cuales serán llamados para firmarlo; despues de lo cual todos los documentos serán depositados en un saco que se cerrará para ser remitido en el mismo estado á los oficiales del Almirantazgo.

115. Segun el art. 17 el capitan que ha verificado el apresamiento debe conducirlo al puerto en donde se ha hecho el armamento bajo pena de ser multado y de perder su derecho, es decir, la parte que deba pertenecerle en el producto de la aprehension.

Esto se ha ordenado así en atencion al interés del

armador que habita en el mismo. Como que la aprehension debe ser vendida en provecho suyo y el que debe percibir el precio, salva la parte correspondiente al capitán y á la tripulación, según el contrato con ellos establecido, le interesa tomar por sí mismo antecedentes de la toma; y debe por esta causa ser conducido al puerto del lugar de su residencia.

116. Cuando el capitán no ha podido transportar la presa al lugar en donde se ha hecho el armamento habiendo sido obligado sea por una tempestad, sea por un buque enemigo mas fuerte que él el cual le iba en caza, de ponerse al abrigo con la presa en otro puerto, el capitán debe según el mismo artículo, dar inmediatamente aviso á los interesados en el lugar del armamento, es decir al armador, tanto en interés del mismo como en el de sus asociados.

Sobre este aviso, al armador toca ver si juzga á propósito de dar orden al capitán de marchar del lugar en donde ha hecho escala y conducir la presa al lugar del armamento, ó bien encargar á alguno la prosecucion de la venta de la aprehension en el lugar de la escala para evitar el peligro que podría correr en el trayecto.

117. La ordenanza según el mismo artículo quiere que el capitán conduzca los prisioneros que haya hecho al navio tomado. No le es permitido soltarlos con el fin de economizar los gastos de la alimentacion: Interesa al Estado conservarlos en su poder para cangearlos con los que el enemigo ha hecho ó pueda hacer de los nuestros.

118. Muchos casos se registran en que el capitán es obligado á soltar el buque apresado. Por ejemplo si el buque fuese tan averiado que no hu-

biera posibilidad de continuar el viaje, el capitán no puede hacer otra cosa que tomarle los mejores efectos y dejarlo en libertad.

Hay otro caso y es cuando el capitán á la vista de un buque enemigo mas fuerte que él, el cual va en su persecucion, ha sido obligado á soltar el buque que hubiese retardado su huida.

Pueden aun presentarse otros casos, como cuando el capitán se encuentra demasiado distante de los puertos de Francia y que la presa sea de tan poca importancia que no valga la pena de interrumpir su curso.

119. En todos estos casos, si el capitán se halla dispensado de conducir el buque tomado, tiene con todo la obligacion de hacerse cargo de todos los documentos y de llevarse consigo á los dos primeros oficiales del buque apresado, so pena de privársele de su derecho referente á lo tomado del mismo, y lo que es mas castigársele con pena corporal en caso de reincidencia.

La razon por la cual se ha ordenado al capitán de hacerse cargo de los documentos concernientes al buque apresado, se funda en la necesidad de conocer, por esos mismos documentos que deberán exhibirse, si la presa ha sido legítima ó no. La razon por la cual se deben conducir los dos primeros oficiales consiste en que puedan ser oídos, por si alguna cosa tienen que oponer contra la legitimidad de la aprehension.

120. El art. 21 prescribe lo que debe verificar el capitán que ha llevado á cabo la presa y se expresa de este modo: «Inmediatamente que la presa haya sido conducida á alguna rada ó puerto de nuestro reino, el capitán que la haya llevado á cabo, y está allí en persona, ó bien su encargado,

tendrá el deber de extender su relacion que deberá dirigirse á los oficiales del Almirante, de presentarles y traerles los documentos y prisioneros, declarándoles el dia y la hora en que el buque ha sido capturado con espresion del lugar ó de la altura: si el capitan se ha resistido á entregarse, ó á exhibir su autorizacion ó licencia; si ha iniciado el ataque ó bien si ha permanecido á la defensa; que bandera arbolaba y las demás circunstancias de la captura.»

El artículo dice *el capitan*: en esto vienen comprendidos no solamente los capitanes de buques corsarios, si que tambien los buques del rey que vienen obligados á cumplimentar todo lo que este artículo prescribe cuando han hecho algun apresamiento, ó bien su encargado. Algunas veces el capitan que ha hecho la captura, para no interrumpir su curso confiere á un oficial juntamente con algun individuo de su tripulacion el encargo de conducir la presa á algun puerto de Francia.

*Documentos.* Generalmente debe presentar todos los documentos hallados en el navío no solamente aquellos con los cuales se viene en conocimiento de las personas á quienes pertenecen el navío y demás efectos en el mismo comprendidos y su destinacion, si que tambien los pertenecientes á los particulares que venian en la nave los cuales les han de ser devueltos despues de juzgado el apresamiento. El Juez forma expediente de todos los documentos que han sido presentados, cuyo depósito ó custodia encarga al escribano despues de haberlos numerado.

*Los prisioneros.* Actualmente no son los oficiales del almirante á quienes deben enviarse sino al comandante de la plaza ó al comisario de marina. *Las demás circunstancias del apresamiento; Ejem.* si ha

habido pillage; si se han arrojado documentos al mar, si ha conducido todos los prisioneros ó el destino que ha dado á los demás no conducidos; cuando el puerto en donde ha llegado no es aquel en que se verificó el armamento, debe exponer las razones que le han impedido la vuelta al mismo.

Hecha ya la relacion, los oficiales del almirante se constituyen en el buque apresado. El juez procede (en presencia del capitan ó de los principales tripulantes del buque apresado y del capitan ú otro oficial del buque apresador) á la formacion de un proceso verbal acerca de la cantidad y calidad de mercancías allí existentes y del estado de los aposentos y armarios estampando en él el sello; toma declaracion á los principales tripulantes del buque apresado y á los del buque apresador, cuyo expediente se remite luego al Consejo de Apresamientos para juzgar de la legitimidad del que se trata. Véanse los arts. 22, 23 y 24.

121. Lo que no haya sido declarado buena presa deberá devolverse sin dilacion á los propietarios ó á los portadores de sus poderes.

122. En cuanto á lo que haya sido declarado buena presa es costumbre constante y universal, segun atestigua Vaslin en el art. 31, subastar judicialmente el navío, mercancías y demás efectos en el mismo contenidos.

Del precio resultante, se deducen primeramente los gastos de descarga y los que haya ocasionado la custodia del buque y mercancías; art. 31.

Deducidos estos gastos se toma otra vez la décima parte que corresponde al almirante, se tomaba esta parte antes de deducirse los gastos judiciales; pero este derecho del almirante habiendo sido suspendido en ocasion de las últimas guerras ha sido

por último perpétuamente abolido en virtud del decreto del mes de Setiembre de 1758.

Dedúcense luego los gastos judiciales.

Después de hechas todas estas deducciones, el remanente del producto de la venta se reparte entre los interesados del armamento según las convenciones que entre ellos se hayan establecido, art. 32.

123. Cuando las partes no han estipulado á este efecto ningun convenio *los dos tercios pertenecerán á aquellos que habrán surtido el buque de las municiones y vituallas; y el otro tercio á los oficiales, marineros y soldados*, art. 33.

La ordenanza dice que el tercio este pertenece á los oficiales, marineros y soldados, lo cual comprende generalmente todas las personas de la tripulación, desde el capitán hasta el último criado. Cada uno tiene más ó menos parte según su grado. El capitán tiene tan solo doce partes, otros tienen ocho, seis, cuatro, dos ó una parte solamente; los grumetes unos tienen media parte, otros una cuarta parte. Véase el reglamento de 25 de Noviembre de 1693.

124. Hay en el navío apresado otros efectos que no entran en la repartición hecha entre los armadores y la tripulación los cuales por su naturaleza son entregados á la tripulación.

Al capitán corresponde el despojo y cofre del jefe del navío apresado, al teniente el del teniente, al piloto el del piloto; al carpintero el del carpintero y sus útiles y así tratándose de los demás. Véase Vasselin, art. 21.

125. Existe una cuestión respecto al art. 33 de que acabamos de hacer mención que se reduce á saber si su disposición debe tener lugar no solamente cuando el apresamiento lo ha verificado un corsario

de guerra, si que también cuando ha sido llevado á cabo por un buque de guerra y mercante á la vez; ó si, en este último caso la tripulación no debe percibir más que una décima parte según el decreto del Parlamento de Burdeos, porque siendo así la tripulación resulta pagada por el armador en vez que el armador de un buque de guerra solo no dá participación á los individuos de su tripulación haciéndoles tan solo adelantos, de los cuales, se reembolsa con las partes que correspondieran á cada uno de ellos en el producto de las aprehensiones. Se alegaba todavía de que en el caso de apresamientos hechos por buques del rey éste solo concedía á los oficiales y tripulación la décima parte del producto de la presa. Este argumento no puede tener más lugar, por conceder el rey en la actualidad el tercio.

126. Cuando el apresamiento ha sido verificado por buques del rey, este antiguamente solo concedía una décima parte; pero por su declaración de 15 de Junio de 1757 dá á la tripulación del buque que ha llevado á cabo la presa, el tercio del producto líquido de esta, deducidos los gastos de descarga, custodia y judiciales; en cuyo tercio el comandante interesa la cuarta parte; los oficiales del Estado mayor otra cuarta parte para ser repartida entre ellos según sus diferentes grados; y las dos restantes deben dividirse entre las demás personas que forman la tripulación, tanto oficiales como soldados y marineros, de conformidad á lo explicado en la predicha declaración del rey, art. 9.

#### § IV. De los rescates.

127. La convención del rescate es una convención en que interviene por una parte el comandante

del buque que ha atacado y por otra el del buque que ha sido atacado, por la cual el primero consiente dejar en libertad al buque atacado, y darle un salvo-conducto, mediante una suma convenida, que el comandante del buque atacado, tanto en su nombre como en el de los propietarios, tanto con el buque como con las mercancías que contiene, promete pagar y para mayor seguridad del pago, concede un rehen.

Esta convencion se hace por medio de doble escritura: la una para el comandante del buque atacado que le sirve de salvo-conducto, y la otra para el comandante del buque atacador á la cual llamamos *billete de rescate*.

Esta convencion es legitima; cuando el derecho de la guerra dando al soberano, cuando la guerra es justa el derecho de apoderarse de los bienes y buques del enemigo, es una consecuencia que le asiste igualmente el derecho de exigir rescate.

Del propio modo que el rey autoriza tambien á los corsarios que tienen licencia de su almirante, y les coloca en sus derechos para perseguir los buques enemigos, y para apoderarse de los mismos con todo lo que traigan, les autoriza igualmente y les coloca en el derecho de hacerles recobrar con la obligacion de observar todo aquello que á este respecto prescriben las ordenanzas y reglamentos.

128. Siendo mucho mas ventajoso para el Estado y para el armador apresar los buques enemigos, antes que procurar un solo rescate, los capitanes no deben admitir por via de rescate los buques enemigos que ataquen, sino cuando juzgan no poder hacer otra cosa con condiciones mas favorables, *puta*, cuando se encuentran en una posicion y en circunstancias tales que hay motivo suficiente para creer

que no les seria posible conservar la presa hecha; ó bien cuando esta es de tan poca monta que no valga la pena de conducirla á los puertos de Francia de los cuales se encuentran alejados; lo cual no podria efectuarse sino interrumpiendo el viaje cuya continuacion en este caso encuentran mas ventajosa ó por cualquier otra causa. El capitan puede despues de haber conferenciado con los principales oficiales y con la anuencia de la mayoría de su tripulacion admitir el rescate del buque enemigo.

Temiendo que los capitanes de los buques corsarios no consintieran de buen grado, por cobardía ó por evitar el combate, admitir el rescate, el art. 14 de la declaracion de 15 Mayo 1856 previene no estarian para ello autorizados sino despues de haber enviado á los puertos de Francia tres apresamientos efectivos despues de su última salida; pero Vaslin nos prueba que esta disposicion no ha tenido ejecucion ni haberla establecido el uso.

En consecuencia de este principio se sigue que los capitanes no deben admitir, por via de rescate, los buques enemigos sino cuando no tienen que esperar otra cosa mejor; que les está prohibido admitir como rescate ningun buque enemigo, tan pronto que este haya entrado en las radas y puertos del reino.

129. Por la ordenanza de primero de Octubre de 1692 se prohibe á nuestros corsarios, cuando hacen rescatar cañoneras pescadoras enemigas, el permitirles continuar su pesca. Tan solo pueden concederles un salvoconducto de ocho dias ó mas para que se vuelvan á sus casas.

Por el Reglamento de 27 Enero de 1716 art. 4.º puede llegar hasta quince dias.

La Ordenanza de 1692 no fijaba tiempo alguno

para el salvoconducto de otros buque rescatados; contentábase con decir que no debia expedirse sino por el tiempo absolutamente necesario para llegar al lugar de su destinacion.

El Reglamento de 1706 requiere que no pueda extenderse por mas tiempo que el de seis semanas.

130. El mismo Reglamento dice que este salvoconducto solo podrá ser concedido al buque rescatado por todo el tiempo necesario para volver al puerto de su partida salvo el caso en que el buque rescatado se encontrara mas cerca del lugar de su destinacion que del de su partida; en cuyo caso el predicho Reglamento, art. 5.º, permite dárselo para ir al lugar de su destino. Existen algunos otros casos mencionados en el referido artículo en los cuales puede darse al buque rescatado un salvoconducto para continuar su viaje.

131. Segun el mismo Reglamento el tratado de rescate debe hacer especial mencion del puesto donde el buque rescatado debe volverse y del tiempo en que debe verificarlo.

132. El capitan que ha exigido rescate á un buque enemigo, venia obligado, por el art. 19 de la Ordenanza, á recoger los documentos del buque en cuestion. El Reglamento de 1706 art. 6.º ha derogado espresamente esta disposicion: ordena solamente que el capitan lleve por rehenes uno ó dos de los principales oficiales del buque rescatado; pero siguiendo la costumbre basta uno solo.

133. Finalmente, el capitan que ha rescatado buques enemigos, debe, tan pronto haya realizado su regreso á algun puerto de Francia, formar una relacion para los oficiales del almirantazgo y presentar los rehenes, los cuales son retenidos prisioneros hasta el pago de los rescates.

Cuando el capitan ha tomado algunos efectos ó mercancías del buque rescatado que se ha hecho dar además del rescate estipulado, debe, de ello hacer mencion en su relacion, bajo pena de restitution del cuádruplo, de lo que hubiere suprimido y de prescribir su parte en los referidos efectos.... véase Vaslin, art. 19.

134. Nos resta tratar de las obligaciones que nacen de la convencion de rescate.

El capitan del buque que ataca se obliga en consecuencia del rescate convenido á dejar en libertad al buque rescatado ó volver libremente al lugar señalado en el tratado de rescate, con tal que lo verifique en el tiempo señalado en el mismo; dándole en su virtud un salvoconducto que debe durante el referido tiempo, ponerle al abrigo de todo insulto de parte de los comandantes de los buques franceses y lo que es más de aquellos de Estados aliados que pudiera encontrar en su viaje durante dicho tiempo, exhibiéndoles el salvoconducto que nos ocupa.

Esto es lo que resulta de los términos concebidos en los formularios de tratados de rescate que se libran á los capitanes en los almirantazgos, *rogando á todos nuestros amigos y aliados franqueen el paso segura y libremente al buque tal.... para ir á tal punto.....* sin permitir que durante dicho tiempo y en la predicha travesía sea molestado por ningun concepto.

Se dirá ¿cómo puede ser que el capitan que ha convenido el rescate, pueda en virtud del salvoconducto que ha espedido al gefe del buque rescatado, obligar á los comandantes de los demás buques que le hallarán, á dejarle pasar libremente? porque es un principio que no se puede obligar por una con-

vencion de terceros que no han sido partes. Se responde que no es esta convencion sola, *et per se*, que obliga á los comandantes de otros buques á respetar el salvoconducto que ha sido dado al buque rescatado en virtud de esta convencion, sino que hay además la autoridad del rey, de la que en cierto modo se consideran estar revestidos esta convencion y el salvoconducto dado para su ejecucion. En efecto, el rey autoriza á los capitanes de buques corsarios no solamente el apoderarse de buques enemigos que hallen, si que tambien exigirles rescate si lo juzgan mas ventajoso. Como que es en nombre del rey que se apoderan de los buques enemigos, de parte del mismo tambien, y en cierto modo en su nombre exigen el rescate. Esta convencion de rescate y el salvoconducto que entregan al jefe del buque libertado, el cual forma parte de esta convencion, deben ser, pues, considerados de alguna manera revestidos de la autoridad del rey, la cual deben respetar los comandantes de todos los buques franceses, tanto del rey como corsarios.

En esta atencion dice el Reglamento de 27 Enero de 1706, art. 7.º: «Su Majestad ha prohibido muy terminantemente á todos los capitanes y armadores el detener á los buques provistos de su correspondiente billete de rescate..... sopena de pagar los gastos, daños y perjuicios.»

Hay tambien una série de tratados de alianza en que los comandantes de los buques de Estados aliados respetan los salvo-conductos.

135. El salvo-conducto solo produce efecto cuando el buque es hallado en su curso y en el tiempo prescrito. Por esto dice el art. 8: «Sin embargo, Su Majestad permite á los armadores detener por segunda vez al buque rescatado, si lo hallan fuera

de la vía que le habrá sido señalada, ó fuera del tiempo prescrito, y conducirlo á algun puerto del reino, ó bien declararlo buena presa.»

Con todo, si se justificara que ha sido por causa de una tempestad que el buque rescatado ha venido fuera de la vía, y que iba en camino de recobrarla, parece equitativo, en este caso, respetar el salvo-conducto.

136. De otra parte, el jefe del navío rescatado se obliga, en virtud de la convencion del rescate, á pagar la suma convenida por el mismo. Y se obliga, no solamente en su nombre, si que tambien *actione exercitoria*, tanto el propietario del navío en cuestion como los propietarios de las mercancías en él contenidas, cada uno á proporcion de lo que interese. Esto es lo que se desprende de los formularios de tratados de rescate que expidè el almirantazgo: «Yo, jefe del navío, tanto en mi nombre como en el de los referidos propietarios de dicho buque y mercancías, me he sometido voluntariamente al pago, etc.» Porque el propietario del navío, al haberle nombrado para la conduccion de su navío, y los negociantes al haberle igualmente nombrado conductor de sus mercancías, son considerados haberle cada uno conferido poder para estipular lo que juzgue necesario á la conservacion de las cosas, cuya conduccion le ha sido encomendada, y haber tambien consentido y accedido á todas las obligaciones que le fuera preciso contraer á este efecto.

137. Los deudores del rescate, para librarse de esta obligacion, deben no tan solo pagar la suma convenida por dicho rescate, si que tambien deben reembolsar todos los gastos de alimentacion que han sido ocasionados por el rehendido para seguridad del pago del rescate estipulado.



138. Si el buque rescatado pereciese por tempestad antes de su arribo, el rescate no dejaria de ser debido, porque el capitán que ha exigido el rescate ha garantido muy bien al jefe del navío de cualquiera acechanza que los comandantes de buques franceses y aliados podrian armarle durante su travesía; pero de ningun modo le ha respondido de cualquier tempestad ni de otros casos fortuitos.

Eso, con todo, si existiera una cláusula expresa en el tratado de rescate, por la cual no fuese debido el rescate si el buque pereciera en camino á causa de tempestad, antes de su arribo, seria necesario atenerse á lo convenido.

Cuando esta cláusula viene señalada por el tratado, debe restringirse al caso en que el buque rescatado hubiese sido sumergido por la tempestad, y de ningun modo puede extenderse al caso de haberse encallado. Si el encalle del buque, en el caso de esta cláusula, le dispensara de pagar el rescate, sucederia muy á menudo que los jefes de navíos rescatados, para libertarse de esta obligacion, le harian naufragar voluntariamente, despues de haber puesto á salvo los objetos mejores.

139. Cuando el buque rescatado ha sido apresado por otro corsario francés, fuera de la vía, ó despues de haber expirado el tiempo marcado en el billete de rescate, y en consecuencia declarado buena presa, ¿se considera en este caso á los deudores del rescate dispensados de esta obligacion? Negándolo, se dirá: si los propietarios del buque rescatado y de las mercancías no se hallan exonerados del consabido rescate por la pérdida que han experimentado del buque y mercancías, por causa de tempestad, que es un caso fortuito, como arriba hemos indicado, menos deben todavía considerarse descargados

de tal obligacion, cuando la pérdida del buque y mercancías ha sido motivada por falta manifiesta del conductor, el cual, infringiendo el tratado se ha colocado voluntariamente en el caso de ser apresado por otro corsario francés.

A pesar de estas razones, Vaslin, en el art. 19 de la Ordenanza, afirma que el uso es constante, que cuando un buque despues de rescatado, á falta de haberse conformado al tratado de rescate, es apresado por otro segundo armador, los deudores son dispensados de dar cumplimiento al mismo, por confundirse con el precio, y es separado del producto resultante de la presa en provecho del primer armador que ha exigido el rescate al buque. El sobrante de este producto corresponde al segundo armador, que ha llevado á cabo el apresamiento.

Esta decision se funda en que el primer armador ha exigido el rescate en nombre del rey á la par que el segundo lo ha apresado en nombre del mismo; al primero corresponde el rescate, al segundo la utilidad del apresamiento, siendo los dos competentemente autorizados por el rey. Además, la equidad no permite que el rey, ni ninguna otra persona, tenga á la vez el buque y el rescate del mismo: del precio de éste, pues, debe deducirse el del rescate.

140. Cuando el capitán de un buque francés, despues de haber exigido el rescate á un buque enemigo le ha sido por este arrebatado con el billete de rescate del que es portador, dicho billete con el resto del apresamiento vuelve á ser conquistado por el enemigo, y las personas de nacion enemiga que fueran deudores del rescate, se encuentran, por este motivo, libres de sus obligaciones.

Esta deuda, que ha sido una vez extinguida, no puede servir mas, aun cuando el buque que el ene-

migo ha rescatado y que ha vuelto á ser apresado por el mismo, volviere á ser cogido.

141. Además de las obligaciones respectivas que el contrato de rescate produce entre las partes contratantes de que acabamos de hablar, da lugar indirectamente á algunas otras acciones. Tal es aquella que el jefe del navío rescatado que viene obligado en nombre propio al pago del rescate, tiene contra los propietarios, tanto del navío como de las mercancías, para que sean obligados, cada uno proporcionalmente á lo que interese, á satisfacer esta obligación. Esta acción no nace del contrato de rescate; es simplemente una coyuntura: nace de los contratos que han mediado, tanto entre el jefe del navío y el propietario del mismo, cuando éste le ha nombrado para la conduccion, como entre el jefe y los propietarios de las mercancías cuando estos le han igualmente nombrado conductor. Por estos contratos, los propietarios, sea del navío, sea de las mercancías se han obligado para con él de indemnizar las obligaciones que le fuese precisado estipular para la conservacion del navío y mercancías.

142. El individuo que al simple requerimiento del dueño del buque rescatado se ha constituido voluntaria y gratuitamente rehen para seguridad del pago del rescate, tiene igualmente la acción *mandati contraria* contra el dueño del buque rescatado para que esté obligado á redimirlo todo lo antes posible, y procurar su libertad satisfaciendo las sumas por las que se ha constituido rehen, y además para que responda de todos los gastos ocasionados y por ocasionar por haberlo sido, *quantum sibi abest ex causa mandati*.

Esta acción nace del contrato de mandato mediado entre el dueño del navío y esta persona,

el cual se origina de que al requerimiento del dueño del navío, dicha persona haya consentido constituirse rehen.

143. El rehen tiene tambien para los mismos fines la acción *exercitoria* contra los propietarios del buque y mercancías, los cuales al nombrar el dueño del navío al mando del navío y mercancías, se les considera haber consentido y accedido á todas las convenciones y contratos que hiciera para la conservacion de los mismos, y por consiguiente al contrato de mandato mediado entre el dueño del navío y las predichas mercancías.

El rehen, por la acción que tiene contra los propietarios del navío rescatado y de las mercancías, tiene privilegio sobre estos.

144. Cuando un rehen francés es detenido en el domicilio del enemigo, por razon del rescate del buque francés por este rescatado, tan pronto como el buque en cuestion ha entrado de nuevo en alguno de nuestros puertos, los oficiales del almirantazgo, por interés del rehen, se posesionan del buque y mercancías hasta tanto que los propietarios han libertado al rehen y hayan á su vez reembolsado ó bien que hayan prestado caucion formal y suficiente de hacerlo.

### ARTÍCULO III.

#### *De los prisioneros de guerra.*

145. Por el derecho romano y por el de los antiguos pueblos, cuando estados soberanos con derecho de declarar la guerra, estaban en ella; los que habian sido hechos prisioneros eran reducidos á esclavos y venian á ser, *jure belli et jure gentium*, los esclavos del enemigo.