

Ley espa-
ñola.

La España adoptó desde luego la ley de Francia en cuanto á los recobros, aceptando el código de presas de este país después que la casa de Borbon volvió al trono de España. En el caso del *San-Jago* (referido en el de *Santa-Cruz* ya citado) la ley española se aplicó según el principio de reciprocidad, como que era la regla inglesa de recobro de la propiedad española. Mas la ordenanza subsecuente de presas española, de 20 de Junio de 1801, art. 38, modifica la antigua ley en cuanto á la propiedad de las naciones amigas. Ella manda que cuando el buque recobrado no estuviere cargado por cuenta del enemigo, se restituya mediante el pago de una octava parte por derecho de recobro, si fuere recobrado por los buques del Estado, y de una sexta parte si lo fuere por los corsarios, con tal de que la nación á que pertenezca este buque haya adoptado ó consentido en adoptar una conducta semejante con la España. La antigua regla está reservada para las represas de propiedades españolas, las cuales se restituyen sin derecho de recobro, si ellas son tomadas por un buque de la marina real antes ó después de veinticuatro horas de posesion, y mediante el pago de la mitad de su valor si son recobradas en este intervalo por un corsario. Si el recobro ha tenido lugar después de este tiempo, la propiedad es condenada á favor de aquellos que la han recobrado. La ley española tiene las mismas disposiciones que la francesa en el caso de que las propiedades capturadas sean después abandonadas y vuelvan á la posesion de sus primeros propietarios por salvamento civil.

Ley por-
tuguesa.

El Portugal adopta las leyes de recobros francesa y española en sus ordenanzas de 1704 y 1796. Mas en Mayo de 1797, después de la presa del *Santa-Cruz* y antes del juicio de la alta corte de almirantazgo de Inglaterra sobre este caso, el Portugal revocó su primera regla, y mediante las veinticuatro horas de posesion por el

enemigo, despojaba al primer propietario de su propiedad, y permitia la restitucion antes de este tiempo, mediante el pago de un derecho de recobro de una octava parte, si la captura fuese hecha por un buque del Estado, y de una quinta si lo fuere por un corsario. En el caso del *Santa-Cruz* y otros semejantes, Sir W. Scott distingue entre las capturas hechas *antes* y las verificadas *después* de la ordenanza de Mayo de 1797, condenando las primeras cuando la propiedad ha estado veinticuatro horas en poder del enemigo, y restituyendo las otras mediante el pago del derecho de recobro establecido por la ordenanza portuguesa.

La antigua ley holandesa arregla la restitucion mediante el pago de un derecho de recobro y bajo distintas tasaciones, según el tiempo que la propiedad ha estado en poder del enemigo (1).

Ley holan-
desa.

La antigua ley de Dinamarca condenaba después de veinticuatro horas de posesion por el enemigo, y restituia cuando la propiedad habia estado menos tiempo en poder de éste, mediante el pago de la mitad del valor por derecho de recobro. Pero la ordenanza de 20 de Mayo de 1810, devuelve la propiedad danesa ó aliada de Dinamarca, sin atender al tiempo que ella haya estado en poder del enemigo, mediante la tercera parte de su valor.

Ley danesa.

Por la ordenanza sueca de 1788, se manda que el derecho de recobro sobre la propiedad sueca será de la mitad de su valor, sin atender al tiempo que ella haya estado en poder del enemigo.

Ley sueca.

La corte de presas inglesa ha determinado lo que constituye la "*conversion en buque de guerra*," conforme á las cláusulas establecidas en la acta del parlamento, y que pueden servir para interpretar la ley americana, siendo iguales las medidas en ambos países. Está establecido,

De lo que
constituye
"la conver-
sion en bu-
que de guer-
ra" en el ac-
to de la pre-
sa.(1) Bynkershoek, *Quaestionum juris publici*, lib. I, cap. V.

pues, que cuando un buque armado en su origen para el tráfico de esclavos, antes de ser capturado hubiese recibido á bordo un número adicional de hombres, pero sin comision para hacer la guerra, ni armamento nuevo, entonces no puede decirse que se ha convertido en buque de guerra, segun la acta (1). Pero la comision para hacer la guerra será clara si se le encuentran cañones á bordo (2). Y cuando despues de la captura se dispone al buque para corsario, esto bastará para condenarle, aunque á la época de su recobro navegue como buque mercante. Porque cuando el primer carácter de un buque capturado se ha convertido en buque de guerra, la jurisprudencia no tiene necesidad de ir mas lejos, sino que considera siempre al propietario con el mismo carácter (3). Cuando un buque parece haber estado comprometido en el servicio militar del enemigo bajo la direccion de su ministro de marina, esta es una prueba suficiente de la conversion del navio en buque de guerra (4). Lo mismo sucede cuando el buque está armado y empleado al servicio público militar del enemigo por aquellos que tienen poder necesario para hacerlo, aun cuando el buque no esté formalmente comisionado (5). Mas el simple empleo en el servicio militar del enemigo no basta. Sin embargo, si la persona que manda el buque tiene el poder de obrar de esta manera y en su modo de proceder nada hay que pruebe lo contrario, habrá para la corte una presuncion de que esta persona está debidamente autorizada, y el comandante de un simple navio puede presumirse investido de esta autorizacion, como si fuese gefe de una escuadra (6).

- (1) Robinson's, *Admiralty Reports*, vol. VI, p. 320. The Horatio.
- (2) Dodson's, *Admiralty Reports*, vol. I, p. 105. The Ceylan.
- (3) Edward's, *Admiralty Reports*, 185. The Aetif.
- (4) Robinson's, *Admiralty Reports*, vol. III, p. 65.
- (5) Dodson's, *Admiralty Reports*, vol. I, p. 105. The Ceylan.
- (6) Dodson's, *Admiralty Reports*, vol. I, p. 397. The Georgiana.

No se puede poner objecion alguna para el pago del derecho de recobro cuando haya sido hecho por un buque no comisionado. Porque todo ciudadano tiene la obligacion de proteger y ayudar á sus conciudadanos en la guerra, y de consiguiente el de recobrar su propiedad de manos del enemigo. No se necesita dar ninguna comision á una persona que ha obrado de este modo para concederle la recompensa que la ley le da por un acto tan meritorio de su deber (1). Y si un buque conductor recobra alguno de los buques del convoy, capturado de antemano por el enemigo, aquellos que lo han recobrado tienen derecho á que se les pague el derecho de recobro (2). Pero el hecho de quitar un buque que habia estado comprometido en una empresa comun no da derecho á este pago (3).

Recobro
por un bu-
que no co-
misionado.

Para que haya lugar al beneficio de recobro, es necesario que este se haga de manera que pueda decirse que hubo realmente captura, ó por lo menos que se suponga como tal, porque el derecho de recobro militar solo tiene lugar cuando la propiedad ha sido verdaderamente estraida de manos del enemigo (4), aunque no se necesita que este tenga posesion real, pues basta que la propiedad haya llegado á estar completamente entre sus manos (5).

No obstante, si un buque averiado ha sido capturado al tiempo de ir al puerto enemigo y por este medio se salva, este caso simplemente es de salvamento civil y no militar (6). Mas para que haya verdadero recobro es necesario que los que lo hagan tengan una posesion mate-

- (1) Robinson's, *Admiralty Reports*, vol. III, p. 224. The Helen.
- (2) Ibid. vol. IV, p. 315. The Wight.
- (3) Edward's, *Admiralty Reports*, vol. IV, p. 66. La Belle.
- (4) Robinson's, *Admiralty Reports*, vol. IV, p. 147. The Franklin.
- (5) Ibid. vol. III, p. 305. The Edward and Mary.—Edward's *Admiralty Reports*, vol. I, p. 116. The Pensamento, Felix.
- (6) Robinson's, *Admiralty Reports*, vol. IV, p. 147. The Franklin.

rial y efectiva. Basta que la presa sea verdaderamente sacada de las manos del enemigo que la había capturado (1). Cuando un buque enemigo es capturado y recobrado por él mismo y despues vuelto á capturar por el enemigo, los que hicieron la primera captura no tienen derecho á la restitucion pagando el recobro; pero los que hicieron la última captura sí gozan de todos los derechos de presa, porque el primer recobro despojó enteramente de sus derechos á aquellos que habían hecho la primer captura (2). Cuando los que hicieron la primer captura han abandonado su presa y despues esta misma es capturada de nuevo por otros, éstos solamente tienen el derecho á la propiedad (3). Pero si el abandono ha sido involuntario y por temor á una fuerza superior, sobre todo si este temor lo han tenido los últimos que han hecho la captura, entonces los derechos de los primeros renacen completamente (4). Y cuando el enemigo ha capturado un buque abandonándolo en seguida y volviéndolo á recobrar, este caso no debe considerarse como de abandono, porque el propietario originario no ha tenido jamas *animus reliquendi*, y por esto debe ser restituido pagando el derecho de recobro; mas como en rigor este no es un recobro, en el sentido de la acta, la tasa del derecho es discrecional (5). Pero si el abandono hecho por el enemigo ha sido por terror á la fuerza de su contrario, será un recobro arreglado á los términos de la acta (6). Cuan-

(1) Ibid, vol. III, p. 305. The Edward and Mary.

(2) Ibid, vol. IV, p. 217, note a.—Wheaton's *Reports*, vol. I, p. 125. The Astrea.—Valin, *Comment. sur l'ordon. de la mar*, t. II, p. 257-259.—*Traité des prises*, chap. VI, sect. I.—Pothier, *Traité de la propriété*, núm. 99.

(3) Edward's, *Admiralty Reports*, vol. I, p. 79. The lord Nelson.—Dodson's, *Admiralty Reports*, vol. I, p. 404. The Diligentia.

(4) Wheaton's *Reports*, vol. II, p. 123. The Mary.

(5) Robinson's *Admiralty Reports*, vol. IV, p. 216. The John and Jane.

(6) Robinson's, vol. VI, p. 273. The Gage.

do la presa se abandona por los mismos que la han hecho, y despues se conduce al puerto por un salvador neutro, se ha sostenido que la corte de almirantazgo neutra tenia el poder necesario para decretar el pago del derecho de salvamento, pero no para hacer que se devolviese la propiedad á los dueños originarios beligerantes. Porque por la captura se adquirió un derecho de propiedad que no puede destruirse ni disputarse con justicia por ninguna nacion neutra, y por consiguiente el producto (hecha deduccion del derecho de salvamento), pertenece á los que hicieron la captura originaria; y á las naciones neutras no les incumbe ocuparse de la validez de una captura entre las partes beligerantes (1). Pero si los aprehensores hacen donacion de los buques capturados á una tripulacion neutra, esta tendrá derecho á la remuneracion como salvadora, y despues de deducir el derecho de salvamento el producto restante será entregado al propietario originario (2). Una regla general, que parece tener pocas escepciones, es la de que los derechos de captura se destruyen por un recobro hecho por el enemigo en virtud de fuga del buque capturado, ó abandono voluntario de parte de aquellos que lo habían tomado (3).

El mismo principio parece que puede aplicarse al recobro hostil; pero si este recobro se hace por tripulacion neutra de navio neutro, es dudoso hasta qué punto este acto ilegal, y que está comprendido en la pena de confiscacion, pudiera sostenerse en los tribunales de presas del pais de aquel que ha hecho la captura para quitarle su derecho originario en el caso de recobro subsecuente.

En cuanto á aquellos que recobran un buque aunque

(1) Dallas, *Reports*, vol. III, p. 188. The Mary Ford.

(2) Cranch's *Reports*, vol. VIII, p. 227. The Adventure.

(3) Cranch's *Reports*, vol. IV, p. 293. Hudson V. Guestier, vol. VI p. 281. S. C.—Dodson's *Admiralty Reports*, vol. I, p. 192. The Charlotte Caroline.

su derecho al pago de salvamento quede estinguido por un recobro subsecuente de parte del enemigo, ó por sentencia condenatoria que despoje á los propietarios originarios de su dominio; sin embargo, si el buque ha sido devuelto en virtud de esta nueva captura y sigue su viaje ya sea á consecuencia de un pago judicial ó de una relajacion hecha por el poder soberano, los que hayan hecho el primer recobro deberán ser reintegrados en este derecho (1). Los que hacen un recobro ó un salvamento tienen un interes legal en la propiedad, del cual no pueden ser despojados por otros súbditos sino por medio de un juicio de tribunal competente, y los buques del Estado no pueden despojar sin causa á los oficiales de otras personas con el pretexto de obrar en virtud de una autoridad superior (2).

En todo caso de salvamento que no tenga tasa determinada por ley positiva, ésta se ha dejado á la discrecion de la corte así para los recobros como para los demas casos (3). Cuando en virtud de un recobro, las partes han adquirido un derecho al recobro militar conforme á la acta de la materia, la corte puede tambien conceder el derecho de salvamento civil, si han hecho servicios extraordinarios quitando los buques averiados de los peligros de la mar (4).

La validez de las capturas marítimas debe determinarse por el tribunal del gobierno de aquel que ha hecho la captura, ya se halle dicho tribunal en su propio pais ó en el de su aliado. Esta regla de jurisdiccion es aplicable ya sea que la propiedad capturada se haya conducido al

Validez de las capturas marítimas, determinadas en los tribunales del pais de

(1) Dodson's *Admiralty Reports*, vol. I, p. 192. La Charlotte Caroline

(2) Ibid, vol. I, p. 414. The Bledenhale.

(3) Cranch's *Reports*, vol. I, p. 1. Talbot V Seemann.—Robinson's *Admiralty Reports*, vol. III, p. 308.—Bynkershoek, *Quaestionum juris publici*, lib. I, cap. V.

(4) Dodson's *Admiralty Reports*, vol. I, p. 317. The Louisa.

puerto de aquel que hizo la captura, ó al de un aliado, ó al de un neutro.

Respecto del primer caso no puede caber duda alguna. En el segundo, es decir, cuando la propiedad se conduce al puerto de un aliado, nada puede impedir al gobierno de este pais el permitir el ejercicio de este acto final y hostil, aunque no puede condenar por sí mismo: la condenacion de la propiedad de uno de los beligerantes aprovecha al otro. Existe un interes comun entre los dos gobiernos y ambos se presumen autorizados para dictar todas las medidas que den un resultado á sus armas, y los puertos de cada uno de ellos se considera que sirven mutuamente para este objeto. Basta, pues, una decision semejante por lo que respecta á las propiedades tomadas en el curso de las operaciones de una guerra comun. Mas cuando la propiedad se conduce á un puerto neutro parece un principio mas dudoso el que la validez de una captura pueda decidirse ni aun por el tribunal de presas establecido en el pais de aquel que ha capturado esta propiedad. El raciocinio de Sir W. Scott en el caso del *Henrick and Maria*, es ciertamente muy propio para probar la irregularidad de esta práctica. Considera que la corte de almirantazgo inglesa ha estado en su práctica muy distante de la conveniente pureza del principio originario al condenar los buques capturados que se encontraban en los puertos neutros. Hablando, del juicio de apelacion en el mismo caso, Sir W. Grant sostiene tambien que la Gran-Bretaña habia obrado segun su antigua práctica, y que los comerciantes neutros estaban suficientemente garantidos al hacer sus compras en virtud de una sentencia semejante de condenacion, por las sentencias uniformes de los tribunales ingleses. La misma regla se ha adoptado por la corte suprema de los Estados-Unidos fundada en los principios de conveniencia así de los beligerantes como de los neutros. Y aun que

aquel que las ha hecho.

Condenacion de la propiedad que se encuentra en los puertos de un aliado.

Propiedad conducida á un puerto neutro.