

dad) de la carestía, ella estaba autorizada para recurrir á medidas violentas para embargar las provisiones pertenecientes á los neutros, sin ensayar los medios para hacerse de ellos, que fuesen compatibles con los derechos de los otros, y con la necesidad? Despues que fué dada y puesta en ejecucion esta ordenanza, el gobierno ingles hizo lo que debió haber hecho antes: él ofreció una *prima* (premio) sobre la importacion de los efectos que necesitaba. La consecuencia fué que los neutros viniesen con estos artículos hasta el punto de embarazar la plaza. El mismo arreglo, si se hubiese celebrado un poco antes, habria hecho completamente inútil la ordenanza de 1795.

Bajo estos fundamentos se acordó por los comisarios, en el art. 7.º del tratado de 1794, una plena indemnizacion á los propietarios de los buques y cargamentos embargados en virtud de las ordenanzas, tanto por la pérdida de un mercado, como por las otras consecuencias de su detencion (1).

§. 25.  
Trasporte  
de militares  
y de perso-  
nas despa-  
chadas al  
servicio del  
enemigo.

El transporte de los militares ó de las personas despachadas al servicio del enemigo, es de la misma naturaleza que el transporte de bienes de contrabando. Un buque neutro que se emplea en el transporte de fuerzas enemigas, está sujeto á confiscacion si fuese capturado por el beligerante contrario. El hecho de haber sido forzado á entrar en el servicio del enemigo, no lo esceptuaria. El maestre no puede afirmar que él ha estado obrando involuntariamente. Un acto de violencia ejercido por una potencia beligerante sobre un buque, ó una persona neutra, debe considerarse como justificacion de un acto contrario al deber reconocido del carácter neutro, y se deberá tener como un término de la prohibicion, segun el derecho de gentes, para conducir el contrabando ó comprometerse en

(1) Art. 7.º del tratado de 1794. M. S. Opinion de M. W. Pinkney, caso del Neptuno.

cualquier otro acto hostil. Si alguna pérdida ha sufrido en el servicio, el neutro que accedió á semejantes demandas de parte del enemigo, debe buscar la reparacion cerca del gobierno que le impuso esta violencia (1). En cuanto al número de militares que sea necesario para sujetar al buque á confiscacion, es difícil determinarlo, puesto que un número muy pequeño de personas de alta calidad y de un carácter eminente, puede ser de mas importancia que otro mucho mayor de personas de inferior condicion. Conducir un general experimentado, en ciertas circunstancias, podrá ser un acto mas perjudicial que el transporte de todo un regimiento. Las consecuencias de un socorro semejante son muy grandes, y entonces el beligerante tiene un derecho legítimo para prevenirlo y castigarlo. Y nada es mas evidente en el juicio de los tribunales de presas, que el que el maestre esté ignorante del servicio en que está comprometido. Se juzga como conveniente el que resulte un daño para el beligerante, del empleo que se haya hecho del buque, y en el cual este sea encontrado. Si se ha empleado la fuerza, ella obra como la violencia; y si hay que buscar reparacion contra alguno, esto debe ser contra aquellos que, por medio de la fuerza y del fraude, han espuesto la propiedad al peligro. De otra suerte se usaria constantemente de semejantes medios de transporte, y seria casi imposible, en gran número de casos, probar el conocimiento de causa del ofensor inmediato (1).

El transporte fraudulento de la correspondencia del enemigo espondrá tambien á la captura y confiscacion al buque neutro. Las consecuencias de un servicio semejante no tienen límites; ellas se estienden mas allá del efecto que pudiera causar cualquier otro contrabando que

(1) Robinson's, *Admiralty Reports*, vol. IV, p. 256. The Carolina.

(2) Robinson's, *Admiralty Reports*, vol. VI, p. 430. The Orozembo.

se introdujese. "El trasporte de dos ó tres cargamentos de útiles de guerra," dice Sir W. Scott, "es necesariamente un socorro de naturaleza limitada; mas en la trasmision de documentos puede mandarse el plan entero de una campaña que destruya todas las combinaciones del otro beligerante, en esta parte del mundo." Es verdad, como se ha dicho, que *una sola* bala ha podido arrebatar á Carlos XII, y producir los efectos mas desastrosos en una campaña. Pero esta es una consecuencia tan remota y tan accidental, que considerándola por el órden comun de los acontecimientos humanos, es una cosa tan imperceptible, que no se toma en consideracion; y la práctica, en consecuencia, ha admitido que solo en objetos considerables se ha establecido el delito de contrabando. El caso de *correspondencia* es muy diferente: es imposible limitar una *nota* á proporciones tan pequeñas, que ella no sea capaz de producir las consecuencias mas importantes. Es por lo tanto un servicio que, sea cual fuere su importancia, no puede considerarse mas que con el único carácter de ser un acto de naturaleza muy hostil. Siendo, pues, mayor el delito de trasporte fraudulento de documentos al enemigo, que el de contrabando en cualesquiera otras circunstancias, es sumamente necesario, al paso que justo, recurrir á otro castigo que el que se impone en el caso de contrabando. La confiscacion del artículo nocivo, que constituye la pena del contrabando cuando el buque y el cargamento no pertenecen á una misma persona, seria ridículo aplicarla al caso de trasporte de *documentos*. Allí no habrá ningun flete dependiente de su trasporte, y entonces esta pena no podria ser aplicada, por la naturaleza misma de las cosas. Es necesario, por lo mismo, confiscar el buque en este caso (1).

Mas el llevar la *correspondencia* de un embajador ú

(1) Robinson's, *Admiralty Reports*, vol. VI, p. 440. The Atalanta.

otro ministro público del enemigo, residente en un país neutro, es una escepcion del motivo en que se funda la regla citada. Estas son las *correspondencias* de personas que son el objeto, de una manera particular, de la proteccion del derecho de gentes, y que residen en el país neutro con objeto de conservar las relaciones de amistad entre este Estado y su gobierno. Sobre este punto hay una distincion muy importante respecto del derecho de impedir el trasporte. El país neutro tiene derecho de conservar sus relaciones con el enemigo, y vosotros no podeis deducir que toda comunicacion entre ellos participa de alguna manera de una naturaleza hostil contra vosotros. Los limites señalados por los publicistas á las operaciones de la guerra contra los embajadores, son, que el beligerante pueda ejercer su derecho de guerra contra ellos, en todas las partes donde existan las hostilidades. El puede detener al embajador de su enemigo á su tránsito. Pero cuando ha llegado una vez al país neutro, ha comenzado á desempeñar las funciones de su encargo y ha sido admitido con su carácter representativo; el ministro viene á ser una especie de *hombre intermedio*, teniendo derecho á los privilegios particulares, como que está encargado de conservar las relaciones de amistad y de paz, en lo cual todas las naciones están en alguna manera interesadas. Si se arguyese que conserva sin mezcla su carácter nacional, y que aun su residencia se considera como si la hiciese en su propio país, se responderia que esta es una ficcion de la ley, inventada para su mayor proteccion, y como tal no debe estenderse mas allá del principio de donde dimana. Se ha establecido como un privilegio, y no puede servir para perjudicar al ministro que la goza. ¿Podrá decirse que, segun este principio, este último está sujeto á todos los derechos de la guerra en el país neutro? Seguramente que no. El está para mantener las relaciones de paz y de amistad que des-

de luego le convengan á su pais, al mismo tiempo que para el aumento y garantía de los intereses que tenga tambien el pais neutro, para que continúen estas relaciones. Es preciso considerar tambien en esta cuestion lo que se debe á la conveniencia del Estado neutro; porque sus intereses pueden exigir que las relaciones de correspondencia con el pais del enemigo no sean del todo interrumpidas. Se podrá creer que basta para declarar que el embajador del enemigo no deberá permanecer en el territorio neutro, únicamente el que se le prive de los medios de comunicación con su pais. Porque ¿con qué objeto residiria en este territorio sin la oportunidad de semejante comunicacion? Esto importa todavia mas que decir, que todos los negocios de dos Estados serian conducidos por el ministro del Estado neutro, residente en el pais del enemigo. La práctica de las naciones ha concedido á los Estados neutros el privilegio de recibir ministros de las potencias beligerantes, y el de una negociacion inmediata con ellas (1).

§. 26.  
Pena á los  
transportes  
de contra-  
bando.

En general, cuando el buque y el cargamento no pertenecen á una misma persona, se confiscan solo los artículos de contrabando, y se le niega el flete al que ha hecho el transporte, aunque tenga derecho por artículos no culpables que son condenados como propiedad del enemigo. Mas cuando el buque y los artículos no culpables del cargamento pertenecen á la misma persona, el transporte del contrabando con circunstancias fraudulentas, ó documentos falsos, ó un destino torcido, traen consigo la confiscacion del buque y de su cargamento. Se ha sostenido igualmente que el mismo resultado da el transporte de artículos de contrabando en un buque cuyo propietario haya sido forzado, por la obligacion espresa que resulta

(1) Sir W. Scott, Robinson's, *Admiralty Reports*, vol. VI, p. 461. La Caroline.

de los tratados existentes entre su pais y el de aquel que hizo la captura, para abstenerse de conducir semejantes artículos al enemigo. En igual caso se ha dicho que el buque se despoja de su neutralidad, y se espone á la vez á ser tratado como un buque enemigo, y como un transgresor de los tratados solemnes del pais á que pertenece (1).

La regla general relativa á los artículos de contrabando, es, como ha dicho Sir W. Scott, el que los artículos deban ser tomados *in delicto*, durante la ejecucion real de un viaje á un puerto del enemigo. "Segun el sentido actual del derecho de gentes, no se puede, en general, tomar los productos al retorno del viaje. Al momento en que el buque ha dejado el puerto para un destino hostil, el delito está consumado, y no es necesario esperar á que se esfuerce en introducir los bienes al puerto del enemigo; pero, por otra parte, si los bienes no son tomados *in delicto*, y durante el cumplimiento real del viaje no han sido aprehendidos, generalmente no se les pone pena el dia de hoy" (2). Pero este sabio magistrado aplicó una regla diferente á los otros casos de contrabando transportado de Europa á las Indias Orientales, con documentos falsos, y un destino torcido, con la mira de ocultar el verdadero objeto de la expedicion. El cargamento de retorno, producto del cargamento de exportacion, tomado á la vuelta del viaje, fué declarado sus-

(1) Robinson's, *Admiralty Reports*, vol. I, p. 91. The Ringende Jacob. Page 444. The Sarah Christina. Page 288. The Mercurius. Vol. III, p. 217. The Franklin. Vol. IV, p. 69. The Edward. Vol. VI, p. 125. The Ranger. Vol. III, p. 295. The Neutralitet.

Para saber hasta qué punto el propietario del buque es responsable de los actos del maestre en caso de contrabando, véase á Wheaton's, *Reports*, vol. II, appendix, note 1, p. 37 et 38.

(2) Robinson's, *Admiralty Reports*, vol. III, p. 168. The Ionina.

ceptible de condenacion (1). Aunque la política general del gobierno americano, en sus relaciones diplomáticas, haya procurado limitar el catálogo de los objetos de contrabando, reduciéndolos estrictamente á las municiones de guerra, y escluyendo todos los artículos de uso general, se presentó, no obstante, durante la guerra entre la Gran-Bretaña y los Estados-Unidos un caso notable, en el que la corte suprema de esta última potencia parecia haber estado dispuesta á adoptar todos los principios de Sir W. Scott, relativos á las provisiones de boca, que vienen á ser de contrabando en ciertas circunstancias. Mas como éste no era el caso de un cargamento de propiedad neutra, que se supusiese susceptible de captura y confiscacion como contrabando de guerra, sino el de un cargamento de propiedad *enemiga* que iba á abastecer de nuevo las fuerzas navales y militares del enemigo, y por lo tanto claramente susceptible de condenacion; la cuestion era sobre si el maestro neutro tenia derecho á su flete, como en los otros casos de transporte de artículos inocentes de la propiedad del enemigo; y aquello no era esencial para decidir este caso, y determinar en qué circunstancias los artículos *incipitibus usus*, pueden llegar á ser de contrabando. Sobre esta cuestion, en la corte, parece que no ha habido diferencia de opinion en los jueces americanos, en el caso de una guerra ordinaria; todos están conformes en el principio de que un neutro, conduciendo provisiones á las fuerzas navales ó militares del enemigo, se espone, segun la interpretacion mas indulgente del derecho internacional, á la pérdida del flete. Mas el caso era

(1) *Ibid.*, vol. II, p. 343. La Rosalie et Betty. Vol. III, p. 122. The Nancy. Es dudosa la justicia de estas últimas decisiones, porque para sostener la pena es preciso que haya delito al momento del embargo. Someter la propiedad á confiscacion mientras no exista la ofensa, seria extenderla indefinidamente no solo á un viaje de retorno, sino á todos los cargamentos futuros del buque que de esta suerte no seria jamás purificado del contagio comunicado por los artículos de contrabando.

el de un buque sueco capturado por un crucero americano, durante el transporte de un cargamento ingles consistente en cebada y avena, para proveer á los ejércitos aliados en la península española: los Estados-Unidos estaban en guerra con la Gran-Bretaña, pero en paz con la Suecia y todas las otras potencias aliadas contra la Francia. En estas circunstancias, la mayoría de los jueces fué de opinion que el viaje era ilegal, y que el súbdito neutro, que habia hecho el transporte, no tenia derecho al flete sobre el cargamento condenado como propiedad enemiga.

Se espuso en la sentencia de la corte, que los tribunales de presas ingleses habian solemnemente sentenciado, que el hallarse comprometido en el servicio de transporte del enemigo, conducir militares para su servicio, ó transmitir sus correspondencias, son actos hostiles que sujetan la propiedad á confiscacion. En el caso citado nadie pensará que solo el hecho del viaje para un puerto neutro cambiase el carácter de la transaccion. Se sostenia que el principio de estas decisiones era, que debia considerarse al culpado como si estuviese al servicio del Estado enemigo, como si le ayudase menospreciando los horrores de la guerra, y favoreciendo sus proyectos ofensivos. No se podia, pues, distinguir, conforme al principio, este caso de aquel que fué sometido á la corte. Allá era un cargamento de provisiones esportadas del pais del enemigo con objeto reconocido de proveer al ejército enemigo. Sin este destino no habria dejándose esportar el cargamento. Era inútil que se sostuviese que el efecto directo del viaje no habia sido sostener las hostilidades inglesas contra los Estados-Unidos. Esto era dar indirectamente al enemigo el poder de obrar contra ellos con mayor vigor y prontitud, y aumentar su fuerza disponible. Mas esto no era el efecto de la transaccion particular de que se ocupaba la ley; era la tendencia general de semejantes transacciones á ayudar las operaciones

militares del enemigo, é intentar el desvío de la estricta neutralidad. El destino á un puerto neutro no podía cambiar la aplicacion de esta regla. El hacia solamente de una manera indirecta aquello que estaba directamente prohibido. ¿Podria sostenerse que un neutro pudiese legalmente trasportar provisiones á la flota inglesa, mientras esta estaba reunida en Burdeos y preparando una expedicion contra los Estados-Unidos? ¿Podria sostenerse que pudiese legalmente proveer á una flota inglesa en estacion sobre las costas de América? Se habia procurado distinguir este caso de los ordinarios en que se emplea un buque como de transporte del enemigo, so pretexto de que la guerra de la Gran-Bretaña contra la Francia, era distinta de la que se sostenia contra los Estados-Unidos, y que los súbditos suecos tenian un derecho perfecto para asistir á los ingleses contra la Francia, aunque no lo tuviesen contra los Estados-Unidos. Mas la corte sostuvo que cualquiera que fuese el derecho del rey de Suecia para obrar por su propia autoridad, los buques suecos que se comprometiesen en el servicio real de la Gran-Bretaña, ó trasportasen un material exclusivamente para el uso de los ejércitos ingleses, deberian, bajo todos aspectos, ser considerados como buques ingleses de transporte. Importaba poco en esa época en qué empresa particular pudiesen estar comprometidos estos ejércitos, porque los enemigos de los Estados-Unidos habian aprovechádose tambien de este beneficio importante, obteniendo de esa manera un número mayor de fuerza disponible contra ellos. En la *Friendship* (6 Rob. 420), sir W. Scott hablando sobre este punto dijo, que: “no hay interes alguno en que los hombres así trasportados, deban ó no emplearse en una expedicion inmediata. El simple cambio de lugares de los destacamentos, y el *trasporte del material* de una plaza á otra, son los objetos en que se emplea ordinariamente un buque de transporte, y es muy importan-

te distinguir si tal ó cual caso está unido á un servicio *activo inmediato* del enemigo. Puede no haber habido ánimo deliberado de mudar las fuerzas de los establecimientos retirados; mas la importancia general de haber trasportado las tropas á los lugares donde conviene que estén reunidas para el uso presente ó futuro, es lo que constituye el objeto y el empleo de los buques de transporte.” Era evidente, que el sabio magistrado no habia juzgado importante el lugar donde pudiese ser destinado el material, é igualmente deberia importar poco el que debiese ser empleado inmediatamente en las fuerzas enemigas. Estas fuerzas eran siempre hostiles á la América en cualquier lugar que se encontrasen. Hoy podrian obrar contra la Francia, mañana contra los Estados-Unidos. Y la vida y la actividad estaban tanto mas comunicadas á todos sus movimientos, cuanto que estaban abundantemente provistas. No era, pues, importante el que hubiese allí ó no, otra guerra distinta en la cual estuviesen comprometidos los enemigos de los Estados-Unidos. Bastaba que sus ejércitos fuesen en todas partes enemigos de la América, y todos los socorros que se les prestasen deberian obrar directa ó indirectamente en perjuicio de esta última potencia.

La corte era, pues, de opinion que el viaje en que se habia comprometido el buque era ilícito, é incompatible con los deberes de neutralidad, y que era una indulgencia muy grande de parte de la justicia el limitar la pena á una simple denegacion del flete (1).

Se habia pretendido, en el argumento del caso citado, que estando generalmente prohibida la esportacion de grano de la Irlanda, un neutro no podia legalmente comprometerse en este comercio durante la guerra, segun el principio de aquello que se llama: “regla de la guerra de

§. 27.  
Regla de  
la guerra  
de 1756.

(1) *Wheaton's Reports*, vol. I, p. 382. *The Commercen.*

1756," en su aplicacion al comercio de las colonias y de las costas de un enemigo; comercio generalmente prohibido en tiempo de paz. La corte juzgó inútil tomar en consideracion los principios sobre los que hacen descansar esta regla los tribunales de presas ingleses, no considerándolos aplicables al caso en cuestion. Pero la legalidad de la regla misma ha sido siempre disputada por el gobierno americano, que parece haber estado fundada en su origen sobre principios muy diferentes de aquellos que recientemente se han tomado para su defensa. Durante la guerra de 1756, el gobierno frances encontrando el comercio de sus colonias casi ocupado por la superioridad marítima de la Gran-Bretaña, abandonó el monopolio de ese comercio, y permitió á los holandeses entonces neutros el que lo hiciesen entre esas colonias y la madre patria, en virtud de permisos especiales ó pasaportes concedidos para este objeto particular, escluyendo al mismo tiempo á los otros neutros del mismo comercio. Los numerosos buques holandeses que se emplearon en esto, fueron capturados por los cruceros ingleses, y ellos y sus cargamentos fueron condenados por los tribunales de presas, fundándose en el principio de que para ese empleo se consideraban por el mismo hecho incorporados á la navegacion francesa, habiendo adoptado el comercio y el carácter del enemigo, y habiendo identificado con esto sus intereses en cuanto á estos negocios. Debía, segun el juicio de este tribunal, considerárseles como buques de transporte al servicio del enemigo, y por lo tanto susceptibles de captura y condenacion, segun el principio que condena la propiedad por el transporte de militares y de correspondencia. En este caso la propiedad se considera, *pro hac vice*, como del enemigo, harto identificada con sus intereses para adquirir un carácter hostil. Así es que cuando un neutro se compromete en un comercio esclusivamente limitado á los súbditos de un pais, en paz y

en guerra, prohibido á todos los otros, y que en todo tiempo no puede ser abiertamente conducido bajo el nombre de un extranjero, un comercio semejante se considera como enteramente nacional, el cual debe seguir la situacion hostil del pais (1). Entre este principio y la doctrina mas moderna, que prohíbe á los neutros durante la guerra todo comercio que no les está permitido en tiempo de paz, hay la diferencia que existe entre la concesion hecha por el enemigo, de licencias especiales á los súbditos del beligerante opuesto, garantizándoles sus propiedades de la captura en un comercio particular, que la política del enemigo se ha comprometido á tolerar, y la escepcion general de captura á favor de un comercio semejante. El primero de estos principios es una causa manifiesta de confiscacion, mientras que jamas se ha pensado que el segundo tuviese semejante efecto. La regla de la guerra de 1756 estaba originariamente fundada sobre el primer principio. Se la dejó dormir durante la guerra de la revolucion americana, y cuando se volvió á poner en vigor al comenzar la guerra contra la Francia en 1793, se aplicó con diversas modificaciones á la prohibicion de todo tráfico neutro con las colonias y sobre las costas del enemigo. El principio de la regla fué sostenido con frecuencia por sir W. Scott en sus juicios supremos en la alta corte de almirantazgo, y en los escritos de otros sabios publicistas ingleses. Mas el carácter concluyente de sus argumentos fué diestramente contestado por los diferentes hombres de Estado americanos, y faltó procurar la aquiescencia de las potencias neutras para la prohibicion de su comercio con las colonias del enemigo. La cuestion llegó á ser una fuente abundante de disputas

(1) Robinson's *Admiralty Reports*, vol. II, p. 52. The Princessa. Vol. IV, p. 118. The Anna Catharina. P. 121. The Rendsborg. Vol. V, p. 150. The Vrow Anna Catharina.—Vheaton's *Reports*, vol. II, appendix, p. 29.