directamente entre una colonia del enemigo y su propio pais: concesion tanto mas razonable, que aniquilado por los sucesos de la guerra el comercio frances, español y holandes, no tenian los Estados de Europa medio alguno de proveerse de géneros coloniales en aquellos mercados. Pero subsistió la ilegalidad del tráfico directo entre una colonia enemiga y su metrópoli: entre una nacion enemiga y la colonia de su aliado: entre una y otra colonia enemiga, de una misma ó diversas naciones; y entre una colonia enemiga y un puerto de Europa que no fuese de la Gran Bretaña, ó de la nacion á que perteneciese la nave. En rigor debió tambien condenarse el tráfico directo de los neutrales entre una colonia enemiga y una colonia neutral: mas en los casos de dos buques americanos que navegaban entre las Antillas enemigas y la isla neutral de Santómas, se ordenó la restitucion. Rehusóse empero igual franqueza á un buque sueco que navegaba entre una colonia hostil y el territorio de los Estados Unidos, nacion entónces neutral; porque (como se dijo en la sentencia) "si no es lícito á un americano traficar entre Santo Domingo y la Suecia, no hai razon alguna para que se permita á un sueco traficar entre Santo Domingo y América."

Hai circunstancias que hacen ilegítimo el tráfico de los neutrales comprendido al parecer en las escepciones indicadas. En el caso del *Rendsborg* se habia celebrado una contrata entre un comerciante neutral y la compañía holandesa de la India oriental con el objeto declarado de amparar las propiedades holandesas contra las armas de Inglaterra. Aunque la espedicion era á Copenhague, puerto de la nacion á que pertenecia la nave neutral, la Corte fué de sentir que una operacion en grande emprendida exprofeso para favorecer al enemigo, y alentada por este, como aquella lo habia sido, con privilegios peculiares, no debia reputarse neutral, sin embargo de que la propiedad pertenecia verdaderamente á ciudadanos de una nacion amiga. "El comercio (segun la esposicion del juez) puede no ser neutral, aunque la propiedad lo sea. Se dice que el comprador no tiene que ver con el motivo de la venta. No se exige ciertamente que escudriñe las miras de la persona con quien trata; pero si estas se descubren sin rebozo, no debe desentenderse de ellas. Si un belijerante solicita su ayuda para frustrar la diligencia del enemigo, no puede el neutral prestarla, sin hacerse reo de intervencion en la guerra. Es cierto que el interes que le lleva no es favorecer á nadie sino

hacer su negocio; pero tampoco el que envía artículos de contrabando al enemigo se propone otro objeto que el lucro. Es una sana máxima de Derecho de gentes, que no es lícito ayudar á uno de los contendientes en perjuicio del otro, y que la granjería que pueda hacerse de este modo es ilegítima. Las leyes de la guerra permiten á tu enemigo destruir tu comercio: segun tu propia confesion, lo está efectuando: tiene de su parte el derecho y la fuerza: el neutral que en semejante estado de cosas, por un motivo de lucro ó de cualquiera otra especie, se ingiere á darte socorro y á sacarte de las garras de tu adversario, obra ilegítimamente" (*).

El comercio colonial prohibido no se legitima aunque se haga circuitivamente ó por rodeo. A un neutral es permitido llevar á su nacion los productos coloniales de un belijerante, y una vez introducidos de buena fe, estraerlos de nuevo y llevarlos á cualquiera otra nacion y al enemigo mismo. ¿Pero qué línea puede trazarse en la práctica entre la importacion de buena fe, y la que solo es paliativa, y por tanto fraudulenta? Esta cuestion se ventiló detenidamente en el tribunal de los *Lores Comisarios* del Almirantazgo británico; y se decidió que el hacer escala en un puerto cualquiera no muda la procedencia de la nave, aunque por los papeles de navegacion ó por otros medios se dé color de viajes distintos á los varios trámites de una misma espedicion mercantil, y aunque se desembarquen realmente los efectos para figurarla terminada. La regla general adoptada por aquel Almirantazgo es, que el desembarco de los efectos y pago de los derechos de entrada en el pais neutral, rompe la continuidad del viaje y constituye una verdadera importacion, que legaliza las operaciones subsiguientes, aunque los efectos vuelvan á embarcarse en el mismo buque, y por cuenta de los mismos propietarios neutrales, con destino á metrópoli ó colonia enemiga.

No se sigue esta regla, cuando se descubre que la importacion ha sido aparente. "La verdad (segun la doctrina de aquel juzgado) puede no discernirse siempre, pero si aparece claramente, debe sentenciarse con arreglo á ella y no al carácter ficticio de los hechos." Despues de todo, no puede establecerse un criterio definido y preciso para juzgar de la continuidad y consiguiente ilegitimidad del viaje,

(*) *Rob. Rep.* IV, 121.

y siempre es necesario tomar en consideracion las circunstancias del caso (*).

El castigo que se impone á los neutrales que hacen un comercio colonial ó de otra especie, que no puedan hacer, porque les era vedado ántes de la guerra, es la confiscacion. Por algun tiempo habia sido costumbre absolver la nave, y confiscar solamente la carga; pero en estos últimos tiempos se ha vuelto al rigor del principio antiguo, condenando una y otra; lo que (segun se ha dicho hablando del comercio de cabotaje) debe tal vez mirarse como un efecto pasajero del sistema estraordinario de guerra de que se hizo mencion en el precedente artículo.

He espuesto la doctrina de los tribunales y publicistas ingleses (†). En la carta de Puffendorf á Groningio, publicada en 1701, se dice que los holandeses é ingleses permitian á los neutrales el comercio que estaban acostumbrados á hacer en tiempo de paz, pero no les tolerarian que se aprovechasen de la guerra para aumentarlo en perjuicio de sus respectivas naciones. Parece que en tiempo de Cárlos II era ya reconocida esta regla por la Inglaterra y la Holanda, que conminaban con la pena de confiscacion á los buques neutrales que la infringian. Los holandeses alegaban entónces á favor de ella los principios generales de la razon y la práctica de los pueblos; y se añade que en la guerra de 1741 fué sostenida por los tribunales ingleses la prohibicion del comercio de cabotaje, como fundada en el Derecho comun de gentes. Segun Valin, la Ordenanza francesa de 1704 envuelve el mismo principio. Pero en la guerra de 1756 fué cuando la regla de que se trata escitó la atencion general. Mr. Jenkinson en su "Discurso acerca de la conducta de la Gran Bretaña respecto de las naciones neutrales," publicado en 1757, condenó como ilegal é injusta la ingerencia de los neutrales en una especie de comercio que no les era permitido en la paz, y que solo se les franqueaba durante la guerra para hacer inútil é ilusoria la superioridad que el enemigo habia sabido labrarse. Hubner mismo, que en el tratado que dió á luz en 1759 procuró ensanchar cuanto pudo las franquezas de los neutrales, confiesa que la legitimidad de este comercio es dudosa.

Por otra parte los Estados Unidos han reclamado constante y vigorosamente contra la legalidad de la regla, en la

(*) Caso del *William*, *Rob.* V, 387.
(†) Lo que sigue se ha sacado de los Comentarios de Kent, P. I, lect. 4.

estension que la Gran Bretaña ha querido darle, alegando que se trataba de introducir una novedad subversiva de principios que se habian mirado siempre como sagrados entre las naciones: que los neutrales podian hacer cualquiera especie de comercio con los belijerantes, ménos con artículos de contrabando ó con los puertos bloqueados, sin embargo de que no se les hubiese permitido ántes de la guerra; que era lícito á las naciones amigas recibir una de otra cualesquiera favores comerciales, y nada tenian que ver con los motivos de la concesion, cualesquiera que fuesen; y que solo aquellas especies de comercio que tenian una conexion inmediata con la guerra, violaban la neutralidad. "Así que, la regla de 1756 (dice Kent) puede considerarse todavía como controvertible y dudosa. El juez mayor de los Estados Unidos, en el caso del *Commercen*, se abstuvo de espresar juicio alguno sobre su legitimidad. Es mui posible que si los Estados Unidos llegan al alto grado de poder é influencia marítima á que sus circunstancias locales y su rápido incremento parecen llevarlos, de manera que un enemigo suyo se viese obligado á franquear su comercio doméstico á las naciones neutrales, diésemos mas importancia á los derechos de los belijerantes, é hiciesen mas impresion en nosotros los argumentos de los publicistas estranjeros á favor de la justicia de la regla."

9.

Entre las cargas á que está sujeto el comercio neutral se cuenta el embargo forzado de sus buques para las espediciones de guerra: sobre lo cual solo tengo que remitirme á lo dicho en la primera parte de estas lecciones (*).

10.

Asimismo están sujetos los neutrales al gravámen de la visita y registro de sus buques en alta mar por los buques armados de los belijerantes.

Los deberes de un neutral para con un belijerante existirian en vano, si este no se hallase revestido de la facultad de visitar y registrar las naves de aquel. ¿Cómo, por ejemplo, seria posible averiguar si una de ellas lleva ó no artículos de contrabando, si esta facultad no existiese? Los neutrales han hecho repetidos esfuerzos para limitarlo, prin-

(*) Cap. VI, art. 6.

cipalmente por medio de la liga que con el título de neutralidad armada se formó en 1780 bajo los auspicios de la Emperatriz de Rusia. Pretendióse que si una ó mas naves neutrales eran convoyadas por un buque de guerra del Estado, y el comandante de este buque aseguraba que á bordo de aquella nave ó naves no habia ningun artículo prohibido, el belijerante debia contentarse con esta declaracion, y no le era lícito proceder á la visita. La Gran Bretaña no quiso entónces insistir rigurosamente en la regla absoluta, pero no la abandonó. Otras tentativas, hechas en épocas posteriores por los neutrales, han quedado sin efecto, y el derecho de visita subsiste en el dia teórica y prácticamente, sin otras limitaciones que las establecidas por tratados especiales.

La doctrina relativa á la visita de los buques neutrales fué espuesta con bastante claridad por Sir W. Scott en el juicio de la *María*. Redújola á tres proposiciones. Primera: "Que el visitar y examinar los buques mercantes en alta mar, sean cuales fueren los buques, cargas y destinos, es un derecho incontrovertible de los belijerantes; porque miéntras no se visiten y examinen los buques, es imposible saber si son verdaderamente neutrales, y cuál es su carga y destino." Segunda: "Que el empleo de la fuerza por parte de las naciones neutrales contra el ejercicio de este derecho, no lo altera ni menoscaba." "Dos soberanos, continuó, pueden estipular entre sí, como recientemente lo han hecho algunos, que la presencia de sus buques de guerra significará mútuamente la neutralidad de las naves mercantes escoltadas por ellos y la legitimidad de sus destinos y cargas; y si los soberanos contratantes se avienen á aceptar el uno del otro esta prenda ú otra cualquiera, no tienen las demas potencias que ver en eso, ni se les da el menor motivo de queja. Pero ningun soberano puede legalmente exigir que se admita semejante seguridad, no mediando pacto espreso, porque el Derecho comun no reconoce otra que la visita y registro ejecutados por los belijerantes." La tercera proposicion es: "Que la pena impuesta por el Derecho de gentes á los contraventores es la confiscacion de las propiedades que se intenta sustraer al exámen." "Remitiéndome, añadió el juez, al dictámen de la recta razon, á la espresa autoridad de Vattel, á nuestras instituciones y á las de otras grandes potencias marítimas, sostengo con toda confianza que por el derecho de gentes, segun se entiende en el dia, la pena del neutral que opone

una deliberada y continuada resistencia á la visita, es la confiscacion" (*).

La visita se hace de este modo. Un buque intima á otro por medio de un cañonazo ó de la bocina, que se detenga y se acerque hasta que el primero le envíe un bote para examinar sus papeles y carga. Habiéndose hecho práctica universal la de navegar con diferentes pabellones para disimular la nacionalidad de la nave, con la mira de inspirar una falsa seguridad á los enemigos ó evitar sus ataques, resulta que nadie tiene confianza en la bandera del que le llama, el cual puede ser, no solo un belijerante legítimo, sino un pirata, que para mejor ejecutar su pérfido intento, enarbola un pabellon amigo. Para ocurrir á este inconveniente se introdujo la costumbre de *afianzar el pabellon* tirando un cañonazo sin bala, por medio del cual el comandante del buque armado asegura al otro que su divisa es sincera y leal. Pero como es fácil que un pirata haga otro tanto, y como las potencias belijerantes no han observado escrupulosamente esta costumbre, y aun algunas no la reconocen, el derecho convencional de la Europa ha establecido que despues del cañonazo no debe el buque armado abordar al neutral, sino permanecer en facha á la distancia de un tiro ó medio tiro de cañon, y echar al agua su bote con un oficial para que vaya á visitarlo. La visita debe hacerse con la menor incomodidad y violencia posible (†).

He aquí algunas reglas relativas al ejercicio de este derecho segun la práctica del Almirantazgo británico: 1.ª El derecho de visita no se estiende á los buques de guerra, cuya inmunidad del ejercicio de toda especie de jurisdiccion, escepto la del soberano á quien pertenecen, ha sido universalmente reconocida, reclamada y consentida. Los actos atentatorios contra esta inmunidad se han resistido y reprobado constantemente. La doctrina contraria no tiene á su favor la opinion de ningun publicista, ni se la ha dado lugar en tratado alguno. 2.ª La visita y registro debe hacerse con el debido cuidado y consideracion á la seguridad del buque y á los derechos de los interesados en él. Si el neutral ha obrado de buena fe y la investigacion se ha llevado mas allá de sus justos límites, el corsario es responsable de los daños y perjuicios que cause. 3.ª Siempre que hai lugar á la pena, recae juntamente sobre la nave y la carga.

(*) *Rob. Rep.* I, 340.
(†) Azuni, *Der. Marit.*, P. II, c. 3, art. 4.

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

11.

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

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

Este documento es absolutamente indispensable para la seguridad de toda nave neutral. Segun los reglamentos de varias naciones, no sirve sino para un solo viaje, el cual se entiende terminar por el retorno de la nave al puerto de su procedencia. Se puede dar por tiempo determinado ó sin limitacion de tiempo. Es nulo, si á la fecha en que suena espedido, no se hallaba la nave en el territorio de la potencia que lo concedió, ó si ha hecho arribadas ó escalas que no se mencionan en él, á ménos que se pruebe por otros documentos auténticos que la nave se vió forzada á hacerlas. Finalmente, cuando la nave ha mudado de nombre, es necesario probar su identidad, con escrituras certificadas por las autoridades del puerto de donde procede (*).

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

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

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

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

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

6. *Patente de navegacion*. Es un documento espedido por el soberano ó gefe del Estado, autorizando á un buque para navegar bajo su bandera y gozar de las preferencias anexas á su nacionalidad. Contiene el nombre y descripcion del buque, y el nombre y residencia del propietario. Cuando se trasfiere la propiedad á un estranjero, se devuelve la patente al gobierno que la espidió. No varía de viaje á viaje, y aunque puede dar luz sobre el carácter del buque, no es

(*) *Ordenanza francesa de 26 de Julio de 1778, &c.ª*
(†) *Ordenanza francesa citada.*

necesaria, segun el Derecho de gentes, para calificar su neutralidad.

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

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

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

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

El echarse ménos los papeles que se han señalado como mas importantes, suministraria vehementes presunciones contra la neutralidad de la nave ó la carga; pero ninguno de ellos, segun la práctica de los juzgados británicos y americanos, es en tanto grado indispensable, que su falta se mire como una prueba conclusiva que acarree necesariamente la condenacion de la propiedad, cuyo carácter se disputa. *Si a liquid ex solemnibus deficiat, cum æquitas poscit, subveniendum est.* El ocultamiento de papeles de mar autoriza la detencion de la nave, y aunque no bastaria para que se condenase sin mas averiguacion, cerraria la puerta á todo reclamo de perjuicios. El echar los papeles al agua, el destruirlos ó hacerlos ilegibles, son circunstancias en estremo agravantes y perniciosas. Por las Ordenanzas de Francia, todo buque, sea cual fuere su nacion, en que se probase que se han arrojado papeles al agua, ó se han destruido ú ocultado de cualquier otro modo, se declara buena presa junto con su carga, sin que sea necesario examinar qué papeles eran los arrojados, quién los echó al agua, ó si han quedado á bordo los suficientes para justificar que la nave ó su carga pertenecen á neutrales ó aliados. Pero la práctica de la Inglaterra y de los Estados Unidos, ménos rígida en este punto, no desecha las esplicaciones que puedan ofrecerse, ni dispensa ordinariamente de la concurrencia de otras pruebas para la confiscacion de la presa.

CAPITULO IX.

DE LAS CONVENCIONES RELATIVAS AL ESTADO DE GUERRA.

1. Alianzas.—2. Treguas.—3. Capitulaciones.—4. Salvo-conducto.—5. Carteles *y otras convenciones relativas al cange y rescate de prisioneros.* 6. Tratado de paz.

1.

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

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

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

Estas tropas ó naves se llaman *auxiliares*, y no puede hacerse de ellas otro uso que el permitido por el soberano que las presta. Si se dan pura y simplemente, podemos emplearlas en cualquiera especie de servicio, pero no tendriamos facultad para trasferirlas como auxiliares á otra tercera potencia.

El auxilio en dinero se llama *subsidio*. Dase tambien este nombre á la pension anual que un soberano paga á otro por un cuerpo de tropas que este le suministra ó tiene á su disposicion.

Todo tratado de alianza encierra la cláusula tácita de la justicia de la guerra. El conjunto de circunstancias en que lo convenido se debe llevar á efecto, se llama *casus fœderis*,

(*) Se ha seguido á Vattel, L. III, ch. 6.