

esto es, no conforme con los principios del derecho internacional que pueden legitimarlo, el Gobierno en cuyo nombre se hubiese verificado el secuestro, estaría obligado á la indemnización de todos los daños que pudiera ocasionar su procedimiento arbitrario, según se reconocería y consignaría por el Tribunal competente. Es, pues, evidente la necesidad de establecer las circunstancias en que se hubiese verificado el secuestro para decidir con arreglo á ellas la cuestión de responsabilidad en caso de que surgiera.

1.768. El hecho principal en estos casos es el acta del secuestro, del estado de la nave y del cargamento en el día y hora en que se verificó la detención, de la latitud y longitud en que tuvo lugar aquélla, y las circunstancias que la motivaron.

El comandante del crucero debe sellar ante todo los documentos y las cartas de á bordo, después de hecho su inventario suscrito por él y por el patrón de la nave secuestrada, el cual tendrá también derecho á estampar sus sellos. Deberá además redactar el inventario de la nave y del cargamento, hacer una lista de las personas que se hallen á bordo, y cerrar, antes de hacer el inventario, todos los armarios y departamentos, poniéndoles sus respectivos sellos.

Siendo este acta el documento decisivo para determinar las circunstancias que motivaron el secuestro y las del procedimiento, debe considerarse hecha en interés del secuestrante y del secuestrado, debiendo, por consiguiente, extenderse de común acuerdo; y en caso de disenso, no podrá el comandante del crucero negarse á insertar en el acta la circunstancia de hecho que el patrón exija, ni á observar las mayores formalidades legales en el acto de inventariar, sellar, etc., aun cuando las considerase completamente inútiles.

Terminada el acta y suscrita por ambos, corresponde al comandante del buque de guerra velar, hasta donde sea posible, por la conservación de la nave secuestrada y de su cargamento, sin variar, consumir ni distraer nada, á no sobrevenir urgentes necesidades. Pero si el cargamento consistiese en cosas fáciles de averiarse, ó si ya lo estuviesen, podría el comandante tomar las providencias más convenientes para la conservación de las mismas, y si fuese necesario vender una parte del cargamento podría hacerlo cuando el buque secuestrado llegue á un puerto, pero siempre de acuerdo y á presencia del patrón ó del cónsul nacional de dicho buque.

1.769. El comandante del crucero no estará autorizado para destruir ó echar á pique la nave secuestrada.

En el proyecto de reglamento compilado por el Instituto de derecho internacional, encontramos la siguiente disposición: «§ 50. Será permitido al capturante quemar ó echar á pique la nave secuestrada, después de haber trasladado al buque de guerra las personas que se hallen á bordo de aquél, de haberlo descargado hasta donde sea posible, y de que el comandante del buque capturado haya conservado con todo cuidado las cartas de á bordo y los objetos importantes para la investigación judicial y para las reclamaciones de los propietarios del cargamento por los daños y perjuicios, en los casos siguientes:

1.º Cuando no sea posible tener la nave á flote á causa de su mal estado ó de lo borrascoso del tiempo;

2.º Cuando el buque camine tan poco que no pueda seguir al de guerra, y pudiera fácilmente ser recobrado por el enemigo;

3.º Cuando al aproximarse una fuerza superior enemiga pueda temerse que recobre la nave secuestrada;

4.º Cuando el buque de guerra no pueda colocar á bordo del mercante secuestrado tripulación suficiente, sin disminuir demasiado la que necesita para su seguridad propia;

5.º Cuando el puerto á donde pueda conducirse la nave secuestrada esté muy lejano;

6.º Se redactará, sin embargo, un acta relativa á la destrucción del buque secuestrado, consignando en ella los motivos que hayan aconsejado este proceder. Dicha acta será transmitida á la autoridad militar superior y al Tribunal nacional más inmediato, los cuales examinarán y completarán los actos relativos, y los transmitirán al Tribunal de presas.»

1.770. Comprendemos que las necesidades de la guerra pueden justificar actos de destrucción; pero, á juicio nuestro, el autorizar la de un buque por la sencilla razón de haber sido secuestrado y hallarse muy lejano el puerto á que pudiera conducirse, no es conciliable con los sentimientos de moderación que se tiende hoy á hacer prevalecer en las guerras entre los pueblos civilizados, ni entendemos que las exigencias de la guerra puedan justificarlo.

Hemos repetido muchas veces que la confiscación de los buques mercantes no puede influir de un modo decisivo en los fines de la guerra, y si, como después diremos, puede ser lícito en un caso excepcional confiscar la nave neutral secuestrada, debe notarse que son muy raros los casos en que la confiscación puede legalizarse, y

que nunca podrá serlo hasta después de celebrado el juicio y pronunciada la sentencia por el Tribunal competente.

El comandante del crucero que verifique un secuestro, no puede hacer suyo el buque, sólo por haberlo secuestrado; ¿cómo, pues, ha de tener derecho á quemarlo ó echarlo á pique, siempre que lo secuestrase y concurriesen las condiciones enumeradas en el citado reglamento? ¿Sería acaso juez él mismo? ¿Podría, por ventura, ejecutar la sentencia declarando culpable la nave y quemarla por la sola razón de estar demasiado lejano el puerto donde debía conducirla para ponerla en lugar seguro? ¿Es necesario esto por las exigencias de la guerra, siendo así que el buque de comercio apenas si puede utilizarse para este objeto?

Únicamente podemos admitir que, cuando al conducir la nave secuestrada á uno de los puertos del beligerante pueda impedir ó perjudicar las operaciones de guerra á que el crucero esté consagrado, y por las circunstancias del caso pueda el beligerante considerar probable su derecho de presa, declarando los motivos de ésta mediante anotación en las cartas de á bordo, puede destruir el buque secuestrado; pero cuando no pueda admitirse en su favor algún derecho para apoderarse de dicho buque el destruirlo sin más razón que la de estar lejano el puerto á donde podría conducirlo, no parece sostenible. El beligerante puede destruir todo lo que pertenezca al enemigo ó lo que vaya destinado á éste, y que si llegase á su poder lo haría más fuerte. Debe, pues, admitirse su derecho á destruir la nave, únicamente cuando vaya destinada á aquél ó pueda asimilarse al contrabando de guerra, ó cuando, por las circunstancias del caso, pueda el beligerante extender á ésta los derechos que le corresponden sobre los objetos de contrabando; pero, cuando pueda sujetarla á secuestro, por la sola circunstancia de llevar á bordo objetos secuestrables, no parece que pueda destruirla, porque no podría someterla á un castigo, ni aducir que un buque de comercio pueda ser utilizado para hacer la guerra.

A juicio nuestro, es excesivamente rigurosa la disposición consignada en el § 50 del reglamento de presas proyectado por el Instituto de derecho internacional. Admitimos el derecho de destruir ó quemar toda la mercancía de contrabando, porque esto interesa á los fines de la guerra, para impedir que dichos objetos lleguen al lugar de su destino y aumente la fuerza del enemigo, y que pueda echar á pique un buque cargado por completo ó en su mayor parte de contrabando, porque así lo impongan las exigencias de la guerra, y que pueda hacerse siempre que haya peligro de perder

la presa; pero en cualquier otro caso creemos que el comandante debería abandonar la nave después de haberla descargado de todos los objetos sometidos al secuestro, y haberlos arrojado al mar si no pudiese transportarlos, conservando el acta, todos los papeles de á bordo, y cuanto pueda interesar para la investigación oficial que ha de decidir acerca de la legalidad del acto (1).

Cuando pueda hacerse, deberá la nave secuestrada ser conducida al puerto más inmediato del Estado, donde la autoridad, con la intervención del detenido, proveerá á la custodia de la nave y á la venta de las mercancías que constituían su cargamento, en subasta pública ó como se convenga de acuerdo con los interesados.

El secuestrante podrá también trasladar la nave á un puerto neutral por siniestros marítimos ó por causa de fuerza mayor; pero en este caso convendrá recordar los principios expuestos anteriormente.

1.771. Respecto de las personas que se hallen á bordo de la nave capturada, podrá ser eficaz el secuestro para declarar prisioneros de guerra á aquéllos que pertenezcan á la fuerza militar del enemigo, que hubiese tomado parte en las hostilidades, ó que estuviesen destinados á tomarla inmediatamente. Los que componen la tripulación no podrán ser detenidos como prisioneros de guerra, pero sí como testigos necesarios en la causa, hasta tanto que hubiesen prestado sus declaraciones ante el Magistrado competente para tomarlas.

No puede permitirse al secuestrante desembarcar los tripulantes que no sean necesarios para la investigación ni despedirlos inmediatamente por falta de espacio ó de víveres, abandonándolos en tierras incultas y deshabitadas, ó en donde peligre su libertad y su vida; pero, llegado el caso, podrá trasladar dichos hombres á bordo de los buques neutrales ó aliados que se encontrasen, ó desembarcarlos en lugares habitados pertenecientes á Estados neutrales ó aliados.

1.772. De todos los actos realizados por el comandante de la nave que verificó el secuestro en el ejercicio de las funciones

(1) Atendiendo, en parte, el Instituto de Derecho internacional á estas observaciones hechas en la segunda edición de nuestra obra, modificó dicho párrafo en la reunión celebrada en Heidelberg en 1887, añadiendo la palabra *enemiga* cuando hablaba de la nave que se podía quemar ó echar á pique.

que le estaban confiadas por su Gobierno, debe obligarse á éste á responder, exceptuando los actos cometidos por dicho comandante, que pudiesen implicar su propia responsabilidad penal, de los cuales estará obligado éste á responder, con arreglo á la ley penal de su país.

Hemos dicho que la responsabilidad del Gobierno afecta á todos los actos, siendo así que, como medida provisional y conservadora, es lícito el secuestro, como acto de alta soberanía, autorizado por el derecho internacional vigente durante la guerra; sin embargo, sólo es legítimo cuando se lleva á cabo de conformidad con las reglas del derecho internacional que lo autorizan. Es, pues, evidente que, si el comandante hubiese verificado un secuestro sin causa ó comprendiendo en éste lo que no debía comprenderse, ó violado indebidamente los derechos de los interesados, no observando convenientemente su deber acerca de la conservación y custodia del buque y de los objetos secuestrados, ó si en el ejercicio de su poder hubiese procedido indebidamente bajo cualquier aspecto, de todas las consecuencias que pudieran derivarse del uso arbitrario é ilegal de sus atribuciones, estaría obligado á responder su Gobierno, puesto que, como hemos dicho, del secuestro, como acto de soberanía, sólo el jefe del Estado puede asumir la responsabilidad internacional que resulte de aquel acto.

Por lo demás, estas cosas deben debatirse ante el Tribunal competente para juzgar acerca de la legitimidad y validez del secuestro, y para sentenciar la confiscación de la mercancía ó de la nave secuestrada en beneficio del beligerante. Corresponde, pues, á dicho Tribunal resolver en juicio contradictorio acerca de las razones que legitiman el secuestro, y sentenciar respecto de los daños y de la obligación de indemnizarlos.

1.773. Cuando el comandante de un crucero pueda conducir la nave secuestrada á uno de los puertos de su nación ó de una nación aliada, deberá por regla general adoptar este partido, y una vez en el puerto, proceder con arreglo á los principios del derecho común, respecto á todos los Estados que ejercen en tiempo de guerra sus derechos sin desconocer los principios de justicia, de hacer cuanto según la naturaleza de las cosas debe reputarse indispensable para justificar la conducta de dicho comandante para con el propio Gobierno, y la del Estado en nombre del cual se realiza el secuestro para con el propietario del buque y del cargamento y con los demás interesados.

Bien comprendemos que, para establecer un derecho uniforme

de procedimiento, debe fijarse mediante el acuerdo de los Estados, y á falta de este acuerdo, la tendencia de los beligerantes á extender más allá de sus límites propios el derecho de presa, debe ser un obstáculo para que, aquéllos que procuran extender tal derecho, observen espontánea y escrupulosamente los procedimientos que deben tender á la protección de los derechos de los secuestrados y á limitar los de los secuestrantes.

Mas como es de esperar que se realice este acuerdo, ó que alguno de los Estados civilizados proclame y sancione por propia iniciativa los principios de la justicia en esta materia, diremos cuál es á juicio nuestro, y de conformidad con la doctrina de los mejores publicistas contemporáneos, el procedimiento que debería observarse en tales circunstancias. Ante todo convendría que el comandante que haya efectuado el secuestro, remitiese á la autoridad militar superior el acta correspondiente y todos los documentos en pliegos sellados y cerrados, y que dicha autoridad cuidase de conservarlos en el estado que los hubiese recibido para remitirlos á la autoridad judicial competente en materia de presas, observando también ésta todas las formalidades procesales adecuadas para poner á salvo cualquier derecho.

A este fin, la autoridad marítima del puerto á donde haya sido conducido el buque secuestrado, deberá levantar la correspondiente acta é indicar todos los documentos sellados entregados por el crucero, certificando la comprobación de los sellos; recibir las declaraciones hechas por el comandante del crucero y por el capitán del buque secuestrado, así como las de los individuos de la tripulación; hacer el inventario de los objetos depositados y la lista de las personas que se hallen á bordo; hacer también una relación del viaje y de cuanto pueda contribuir para establecer el estado del buque y de la mercancía cargada á bordo, y pedir además la reseña de los libros existentes á bordo del buque que dió motivo al secuestro. Hecho esto, deberá la autoridad marítima efectuar sin demora la entrega del buque á la autoridad judicial competente para la instrucción de los procesos.

Quando se halle en el lugar en que deben llevarse á cabo dichos actos de instrucción el cónsul del Estado neutral á que pertenezca el buque secuestrado, tendrá dicho cónsul derecho á auxiliar al oficial de Administración de marina en la redacción del acta. Si no hubiera cónsul, tendrá el capitán del buque secuestrado derecho á asistir por sí ó por medio de representante, y ha-

cer que se inserten en el acta las circunstancias que quiera poner de relieve para ilustrar á los jueces.

1.224. Cuando haya de hacerse cualquier diligencia urgente relativa á la nave secuestrada, convendrá que, para poner á salvo todo derecho, se decreten dichas diligencias por la autoridad judicial; y así, si ocurriese pedir la separación de los objetos pertenecientes á la tripulación ó á los pasajeros que se hallen en el buque secuestrado y surgiese acerca de ella una cuestión cualquiera, podrán los interesados acudir á la misma autoridad, y lo mismo si quisieran pedir la práctica de cualquier diligencia que pueda considerarse útil para ilustrar al tribunal competente, llamado á decidir en el fondo sobre la legalidad del secuestro.

En una palabra, como lo que en primer término se debe pretender conseguir en esta delicada materia, es la protección del derecho de todos, y no sólo el de las personas que llevaron á cabo el secuestro ó el del Gobierno que pueda tener en mantenerlo, sino también el de los particulares que en tal contienda estén interesados, debe considerarse como objeto principal el de recoger todos los elementos que parezcan útiles para ilustrar la administración de justicia.

1.225. Por regla general, el crucero no podrá, como ya hemos dicho, conducir el buque secuestrado á un puerto neutral, porque sería un acto de asistencia inconciliable con los deberes de la neutralidad el permitir poner en seguro la presa. Únicamente podría consentirse esto en el caso de arribada forzosa, ó cuando perseguido por el enemigo se viese obligado á refugiarse. En estos casos, deberá atribuirse á la autoridad marítima del puerto neutral, el derecho de realizar todos los actos como antes hemos dicho, y proveer á la custodia del buque secuestrado hasta que el Tribunal competente haya decidido acerca de la suerte del mismo.

No podrá admitirse, en efecto, que cuando un barco beligerante perseguido por la fuerza enemiga pidiese y obtuviese refugio en un puerto neutral con el barco secuestrado, pretendiese luego que el soberano neutral le permitiera partir con la presa apenas hubiese pasado el peligro de perderla. Admitiendo esto el soberano neutral, prestaría un auxilio indirecto y el refugio tomaría el carácter de una operación de guerra, puesto que se permitiría al crucero poner en seguro la presa hecha y conducirla luego sin peligro. Tampoco entendemos que pueda admitirse la opinión sostenida por ciertos juriscultosos, esto es, la de que el soberano neutral pueda dejar en libertad el buque secuestrado, puesto que de este

modo vendría á hacerse juez, y no puede atribuírsele jurisdicción en esta materia. Para poner á salvo todo derecho, conviene, pues, admitir que el soberano neutral debe tener en depósito el buque secuestrado por el crucero para entregarle después al armador, cuando el Tribunal competente haya declarado ilegal ó inmotivado el secuestro y haya decidido que el barco ó una parte del cargamento sea restituído á los legítimos propietarios, ó para tenerlo á disposición del Gobierno en cuyo nombre se llevó á cabo el secuestro, hasta que el Tribunal competente haya decidido acerca de la validez de la confiscación y de la presa.

Aceptando este principio, es natural admitir que debe atribuírse á la soberanía del Estado neutral el derecho de llevar á cabo todos los actos que sean útiles á la justicia, y que la soberanía debe redactar el acta, admitir y custodiar todos los documentos sellados y entregados por el crucero, recibir las declaraciones del comandante de éste y del capitán del buque secuestrado, etc., según hemos dicho, en el caso de que la presa haya sido conducida á un puerto del mismo beligerante ó de su aliado, puesto que la misión de la soberanía neutral, que ha concedido refugio al buque beligerante y al secuestrado por éste, debe ser la de proteger los derechos del secuestrante y del secuestrado, y sin perjudicar á uno ni á otro, proceder como tercero imparcial llamado á mantener las cosas en el estado en que se hallen y reservando al Tribunal competente el derecho de juzgar en definitiva.