

tada con pruebas ciertas y evidentes por parte del que sufrió el secuestro; y para hacer más difícil la prueba de la propia defensa por dicha parte, hasta se han negado algunas veces los tribunales á admitir en el juicio otros medios de prueba que los existentes á bordo en el momento de la captura.

1.787. Proponemos, pues, las reglas siguientes:

a) Respecto de las formalidades de procedimiento ante los Tribunales de presas, se observarán las reglas establecidas para el procedimiento ante los Tribunales arbitrales.

Con arreglo á ellas, se practicarán todos los actos de instrucción para establecer los hechos alegados y recoger los elementos de prueba que el Tribunal considere oportunos, para poder decidir acerca de la legalidad del secuestro y de la validez de la presa. Respecto de este punto, el secuestrante y el secuestrado estarán igualmente obligados á suministrar al Tribunal juzgador todos los elementos que necesite y pida para sentenciar con conocimiento de causa;

b) El Tribunal, salvo siempre su juicio acerca de la admisibilidad ó inadmisibilidad de cualquier medio de prueba, deberá admitir á ambas partes á suministrar las que conciernan á la legalidad ó ilegalidad del secuestro y á la validez ó nulidad de la confiscación;

c) En lo concerniente al derecho que corresponde á las partes para ser representadas en juicio, y remitir al Tribunal alegaciones y contestaciones por escrito, á los aplazamientos y términos, á la instrucción del pleito y al orden de las actuaciones, se observarán las mismas reglas que para el procedimiento ante los Tribunales arbitrales.

CAPÍTULO III

Juicio acerca de la legalidad y regularidad del secuestro.

1.788. El juicio acerca de la legalidad y regularidad del secuestro corresponde al Tribunal competente.—**1.789.** Admisibilidad de las pruebas.—**1.790.** Cuándo puede considerarse hecho legalmente el secuestro.—**1.791.** Cuándo debe declararse ilegal.—**1.792.** Secuestro por transporte de contrabando de guerra.—**1.793.** De la continuidad del viaje en caso de transporte de contrabando.—**1.794.** Cuestión del buque *Springbok*.—**1.795.** Nuestra opinión.—**1.796.** Principios acerca de la responsabilidad del beligerante por causa del secuestro.—**1.797.** Secuestro por violación de bloqueo.—**1.798.** Urge determinar con exactitud cuándo el secuestro efectuado por tal motivo puede reputarse legítimo.—**1.799.** Teoría admitida por los Tribunales ingleses y americanos.—**1.800.** Nuestra opinión.—**1.801.** La legalidad del secuestro sólo tiene importancia para determinar la responsabilidad de quien la haya efectuado y la obligación del resarcimiento del daño.—**1.802.** El juicio acerca de la legalidad del secuestro, debe ser distinto del concerniente á la confiscabilidad de las cosas secuestradas.

1.788. Corresponde al Tribunal competente constituido en la forma indicada en el capítulo anterior, el decidir si el secuestro del buque mercante se ha hecho legal ó ilegalmente.

El Tribunal estará obligado á juzgar en esta materia, según las reglas del Derecho internacional, que constituyen el derecho común en tiempo de guerra, y al interpretarlas y aplicarlas deberá tener en cuenta los documentos públicos en que se halle precisado y determinado su concepto, y los principios del derecho convencional establecido entre los Estados contendientes, pudiendo además atenerse á la jurisprudencia establecida por los Tribunales de presas, que las hayan interpretado y aplicado en casos análogos, así como la opinión de los publicistas.

1.789. El Tribunal deberá decidir acerca de la admisibilidad de cualquier medio de prueba, y no podrá negar la presentación de los documentos que no existieran á bordo en el momento

en que se llevó á cabo el secuestro, pero que pueden tener valor para el juicio en el fondo en lo que se refiere á la validez de la presa.

Deberá apreciar todas las pruebas y circunstancias de hecho con arreglo á sus propias convicciones y prudente arbitrio, debiendo tener en cuenta las graves exigencias de la guerra que imponen al beligerante proveer con todo cuidado á su propia defensa, y ejercitar todo derecho relativo á esta materia, de tal modo que proteja con el mayor celo sus intereses y no los comprometa, cuando pueda suponer que de los actos de aquellos que no deben hacer nada que les sea hostil, pueda surgir para él algún daño mediato ó inmediato para los fines de la guerra.

1.790. El tribunal podrá declarar legalmente el secuestro en los siguientes casos:

a) Cuando la nave no pueda justificar plenamente su nacionalidad, en el caso de que se admita la confiscación de los buques mercantes de la parte enemiga;

b) Cuando vaya indocumentada, no lleve en regla sus papeles, haya motivo para creer que los lleva duplicados, aparezcan alterados ó haya razones para considerarlos falsos ó falsificados;

c) Cuando invitado el buque á pararse para someterlo á la visita haya intentado oponerse ó se haya opuesto;

d) Cuando la visita ó las pesquisas hayan dado por resultado la existencia de la violación de los deberes de neutralidad, ó cuando haya fundado motivo para creer que el buque ha tomado parte en las hostilidades ó esté destinado á tomarla.

Se reputará siempre tal el buque neutral fletado para prestar servicio al enemigo, y sobre todo, para transportar soldados, víveres ó provisiones para las escuadras;

e) Cuando transporte objetos de contrabando de guerra ó asimilados á ésta por cuenta y con destino al enemigo;

f) Cuando sirva de espía, ó haya fundado motivo para sospechar que lo es;

g) Cuando haya defendido por la fuerza un buque enemigo perseguido ó haya procurado defenderle;

h) Cuando se le coja en el momento de violar el bloqueo, si antes ha recibido la notificación especial de la existencia de éste.

1.791. El tribunal deberá declarar el secuestro absolutamente ilegal y contrario á las reglas del derecho internacional, si se ha efectuado contra un barco que con los documentos existen-

tes á bordo ha podido probar su nacionalidad y el fin pacífico de su comercio.

Los documentos que deben reputarse decisivos y eficaces en este punto, son:

a) El acta de nacionalidad;

b) Los documentos relativos á la propiedad del buque, cuando ésta no resulte de dicha acta;

c) El contrato de fletamento con todos los documentos relativos á la naturaleza y destino de la carga;

d) El rol de la tripulación;

e) Los libros de á bordo de los que resulte que la ruta del barco está conforme con su destino.

Estos documentos, redactados en debida forma y sin alteración, deberán considerarse eficaces para establecer *prima facie* la condición jurídica de la nave, del cargamento y de su destino; y siempre que no haya razón para dudar de su veracidad, deberá atribuírseles plena fuerza probatoria, considerando ilegal cualquier secuestro realizado por razón de la nacionalidad del buque ó de la naturaleza y destino del cargamento.

1.792. El secuestro por transporte de contrabando de guerra podrá ser reputado legal siempre que se trate de objetos comprendidos entre los que los constituyen, según las reglas del derecho internacional. En tal caso podrá justificarse el secuestro de la nave destinada á transportarlo, cuando los objetos de contrabando, teniendo en cuenta su naturaleza y cantidad, sean considerables, ó cuando tratándose de cantidad pequeña no haya hecho el capitán voluntariamente la declaración de los objetos por él transportados. En tal caso, sin perjuicio de la sentencia en el fondo acerca del derecho de confiscar el buque, no habrá razón para impugnar la legalidad del secuestro, puesto que habrá siempre motivo fundado para creer que la nave está dedicada á prestar servicio al enemigo, y salvo siempre su derecho á probar lo contrario para no estar sujeta á la confiscación (la cual será objeto del juicio en el fondo), deberá reputarse legalmente hecho el secuestro de la misma efectuado por el crucero.

No podrá decirse lo mismo en el caso de que los objetos de contrabando constituyan una parte pequeña del cargamento, y el capitán haya declarado espontáneamente que transportaba dichos objetos, puesto que así como no habría razón para reputar al buque neutral destinado al servicio del enemigo, y por otra parte, no la habría tampoco para extender al buque el derecho de presa, te-

niendo en cuenta la insignificancia de los objetos de contrabando de guerra cargados á bordo, así también se podría sostener en derecho que el secuestro del buque y del cargamento, inofensivo en general, debería reputarse excesivo y no conforme con las leyes de la guerra. Conviene, sin embargo, advertir que, no estando en la actualidad aceptada por unanimidad y sin reservas la regla que algunos publicistas sostienen, esto es, que el beligerante no tiene en este último caso, derecho á secuestrar también el buque á consecuencia del acto hostil de que se trata, conviene admitir que, hasta que se establezca como principio que el beligerante, en el caso en cuestión, no puede ejercitar otro derecho que el de apresar la pequeña parte de cargamento que constituya el contrabando, y dejar libre la nave, el secuestro de ésta no podrá ser declarado ilegal, debiéndose deferir al Tribunal internacional de presas la decisión de si había ó no derecho á confiscar el barco que transportaba dicho contrabando de guerra.

1.793. Ha surgido la duda de si el secuestro por contrabando está justificado cuando pueda presumirse que la nave, aparentemente destinada á un puerto neutral, se dirige á dicho puerto con objeto de transbordar las mercancías prohibidas con ulterior destino á un puerto enemigo (1). Algunos Tribunales, entre ellos el Supremo de Nueva York, en la cuestión del *Bermuda*, han decidido que, á pesar de que la mercancía iba destinada á Nasau, puerto neutral, podía ser secuestrada durante el viaje, porque en realidad iba dirigida ó consignada á uno de los puertos rebeldes, con el cual estaban en guerra los Estados Unidos, y que estando indicado el transbordo, la cuestión del destino al puerto intermedio no podía interrumpir la continuación del transporte del cargamento; que la interposición de un puerto neutral entre el punto de partida de la nave y el destino de la mercancía al beligerante no podía prevalecer, una vez comprobado el verdadero destino final de la mercancía de contrabando.

Esta teoría se halla fundada en el principio de la continuidad del viaje, según el cual no cesa el transporte de ser continuo á pesar de los transbordos y detenciones que puedan sobrevenir durante la travesía; de lo que ha querido deducirse que el destino

(1) Sobre la cuestión de la continuación del viaje, véase TRAVERS-TWISS, *Teoría de la continuidad del viaje*, etc.; GESSNER, *Droit des neutres*, página 232; CALVO, § 2.762 y siguientes, y *Annuaire de l'Institut du Droit international*, 1872.

del buque debe considerarse como hostil si se dirige á un puerto intermedio neutral para transbordar allí la mercancía destinada al enemigo; que, por consiguiente, la mercancía de contrabando que lleve á bordo puede ser secuestrada durante su viaje hacia el puerto neutral, sin esperar á que sea transbordada y cargada con destino al enemigo, por la razón de que ambas operaciones, consideradas en relación con el destino final, forman un solo y mismo viaje indivisible.

1.794. De estos principios se hizo una rigurosa aplicación en la célebre cuestión del buque inglés *Springbok*, en el fallo dictado por el Tribunal de los Estados Unidos en 1.º de Agosto de 1863. Dicha nave partió de Londres con destino á Nasau, puerto neutral, con un cargamento de diversas mercancías, en el que iban ciertos objetos de equipo militar, y otros que se decía pertenecer á los insurrectos del Sur. Fué secuestrada durante su viaje, porque se consideró que había partido con el propósito de consignar dichos artículos á los rebeldes, y que el verdadero destino de dicha nave no era Nasau, puerto neutral y de comercio, sino uno de los puertos enemigos bloqueados. El tribunal decidió que podían ser confiscados, no los objetos de contrabando, sino también el resto del cargamento y la nave que lo transportaba.

El Tribunal Supremo de Washington anuló en apelación la sentencia del tribunal en lo concerniente á la confiscación de la nave, y la confirmó en lo relativo al cargamento. He aquí la decisión del Tribunal Supremo: «Cuando el destino final de las mercancías es un puerto de uno de los Estados beligerantes, pero dichas mercancías son transportadas, en primer lugar, por un buque neutral que ha partido de un puerto también neutral, y esto se haga de buena fe y sin intención fraudulenta por parte del propietario del buque, en lo concerniente al destino final del cargamento, puede ser secuestrada la nave para permitir el secuestro del contrabando; pero no puede ser confiscada y declarada buena presa» (1).

1.795. A juicio nuestro, en caso de transporte de objetos de contrabando, el destino hostil de la mercancía puede ser razón suficiente para secuestrarla, á fin de impedir que llegue al lugar á que va destinada. En efecto, el derecho del beligerante es impedir que su enemigo se haga más fuerte, sirviéndose de los objetos destinados al mismo para las necesidades de la guerra. Para esto, sólo

(1) Véase el Anuario citado, 1882 á 83, pág. 100.

es necesaria una cosa, á saber: que se pueda estar cierto y probar el destino hostil de la mercancía. No entendemos, sin embargo, por esto, que sea admisible la teoría de la continuidad del viaje, según se ha entendido por los Tribunales ingleses y americanos, esto es, que los viajes marítimos constituyen una unidad indivisible, cuando tengan el mismo objeto final y puedan considerarse como anillos de la misma cadena, de modo que cada uno sea una parte esencial de un todo continuo; teoría peligrosa, sobre todo si se quiere prescindir de la buena ó de la mala fe, y considerar únicamente el destino ulterior como suficiente para legitimar la captura de la mercancía y la culpabilidad de la nave que la transporte, haciendo prevalecer las presunciones legales para probar el destino final de aquélla. De este modo, verdaderamente anormal, fué entendida la teoría del viaje continuo por los Tribunales de los Estados Unidos en la cuestión del *Springbok*; pero nosotros la rechazamos en absoluto como contraria á los principios del derecho internacional y del derecho penal, según más adelante demostraremos (§ 1.799). Admitimos, sin embargo, como lícito el secuestro del contrabando de guerra destinado al enemigo, aun durante el viaje al puerto neutral, en donde debe ser transbordado para trasladarlo al enemigo, puesto que el secuestro en este caso nada decidiría acerca de la culpabilidad del buque y de la confiscabilidad del mismo, porque el secuestro sería, como ya hemos dicho, un acto de conservación, teniendo aquél en este caso un fin legítimo: el de impedir que los objetos propios para la guerra lleguen al lugar de su destino. Debe, pues, bastar que éste sea hostil y que esto pueda ser probado directa y evidentemente, para autorizar al beligerante á verificar el secuestro durante el primer viaje, sin esperar á que los objetos sean transbordados en el puerto neutral y vueltos á cargar con destino al enemigo, para secuestrarlos durante el segundo viaje.

1.796. Por lo demás, el beligerante que verifica el secuestro lo hace siempre por su cuenta y riesgo, y no podrá eximirse de la obligación de reparar todos los daños que pueda traer como consecuencia su acto, si llevase á cabo un secuestro ilegítimo ó sin causa; pero como el crucero debe procurar principalmente hacer respetar todo derecho correspondiente al Estado en cuyo nombre realiza actos de guerra, y no debe examinar á fondo ni juzgar de ese modo la validez del secuestro, en todo caso en que pueda aparecer con derecho justo correspondiente al beligerante para aplicar á un barco que se considere culpable las sanciones penales, según las

leyes de la guerra, no puede sostenerse que pueda considerarse ilegítimo ó sin causa el secuestro.

La justificación por parte del beligerante debe apreciarse con tanta mayor amplitud de criterio, cuanto sean más graves las exigencias de la guerra, y más general é inmediata la necesidad de proteger cuidadosamente todo derecho y todo interés contra el enemigo, y contra aquellos que por sus actos se hagan sospechosos de prestarle auxilio. De aquí se sigue, que respecto de la legalidad del secuestro conviene juzgar siempre las cosas del modo más favorable al beligerante, y admitir que puede siempre llevar á cabo un secuestro de la mercancía ó de la nave, sin incurrir en ninguna responsabilidad de resarcimiento de daños, excepto el caso en que falte en absoluto cualquier derecho ó motivo plausible que justifique su proceder.

1.797. En lo concerniente á la legalidad del secuestro por violación de bloqueo conviene establecer como máxima, que debe indudablemente admitirse siempre que un buque mercante, al cual se haya hecho la notificación especial de bloqueo, haya sido secuestrado cuando atravesaba ó al intentar atravesar la línea de bloqueo.

No podría decirse lo mismo en el caso de secuestro contra un buque al que no se hubiese notificado el bloqueo, aunque pudiera presumirse que lo conocía y no pueda rechazarse esta presunción con la prueba en contrario.

La legalidad del secuestro en tales circunstancias, sólo podría sostenerse en la hipótesis de que la notificación diplomática ó la notoriedad del bloqueo se considerase suficiente para constituir la violación de aquél por parte de la nave que haya entrado ó salido del puerto bloqueado. Nosotros hemos impugnado esa teoría y sostenido que no se puede admitir la violación jurídica del bloqueo, respecto de cada buque, sino cuando se le haya hecho mediante notificación especial la intimación de no atravesar la línea respectiva. No pudiendo, pues, admitir la regla de que cada buque pueda incurrir en la violación de bloqueo sin que éste le haya sido notificado de un modo especial, debíamos excluir, para ser consecuentes, la legalidad del secuestro efectuado contra un barco que no haya recibido la notificación especial del bloqueo existente.

Solo en un caso consideramos legal el secuestro aun sin la notificación especial, á saber: cuando se haya efectuado contra una nave que hubiese intentado penetrar de mala fe ó salir del lugar bloqueado, evitando, con cualquier artificio ó pretexto, que se le hi-

ciase la notificación especial, y haya conseguido burlar la vigilancia de la escuadra bloqueante.

1.298. Las graves consecuencias que se derivan del secuestro por violación de bloqueo que, como después diremos, legitima la confiscación del buque secuestrado, hacen que sea necesario establecer un seguro criterio cuando pueda considerarse legal el secuestro efectuado por violación de bloqueo.

Ya hemos demostrado que para constituir la violación de bloqueo, son indispensables dos extremos: la intención de atravesar la línea conociendo la prohibición, y los actos de ejecución necesarios para atravesarla. Las presunciones, aunque sean bien fundadas, no deben bastar en esta materia, y por esto, para evitar toda arbitrariedad y todo error, hemos sostenido que la notificación especial era el único medio de evitar toda equivocación respecto de las intenciones. En cuanto á los actos de ejecución, debe también considerarse indispensable para poder admitirse la imputación de violación de bloqueo, que por parte del buque haya habido un comienzo de ejecución, que resultaría de la tentativa de atravesar la línea de bloqueo después de la intimación de no atravesarla. Ahora conviene fijar la atención en uno y otro de los dos extremos, indispensables para decidir cuándo puede reputarse legítimo el secuestro verificado.

El simple hecho de dirigirse un buque de comercio á un punto bloqueado, ó de estar fletado con destino á aquel puerto, no puede justificar el secuestro por violación de bloqueo. Aun cuando la intención de violarlo pudiera probarse de un modo inequívoco, no bastaría esto para legitimar el secuestro de la nave, si ésta no hubiese llevado á cabo actos que fuesen un principio de ejecución evidente.

Podría contestarse que un barco que, conociendo la existencia de un bloqueo declarado y efectivo, se dirige al puerto bloqueado, comete actos inequívocos de traducir en hechos su intención de violar el bloqueo, y puede por esta razón ser secuestrado. Esta ha sido verdaderamente la teoría sostenida por el Gobierno inglés y por el de los Estados Unidos, que han considerado suficiente el hecho de emprender un viaje con la intención de romper el bloqueo, por reconocer en este hecho un principio de ejecución para llevar á cabo dicha violación.

En realidad, si se admitiese que podía bastar la notificación diplomática del bloqueo, podría decirse que, cuando la intención de violarlo fuese evidente, y la resolución quisiera realizarse di-

rigiéndose con el buque cargado de mercancías hacia el puerto bloqueado, no sería necesaria otra cosa para secuestrar la nave, porque no faltaría en este caso el principio de ejecución, el cual resultaría del destino del buque. Pero si, como ya hemos dicho varias veces, es condición *sine qua non* para hacer el bloqueo obligatorio la de notificar á las naves que se aproximen al lugar bloqueado la orden de no pasar la línea, claro es que la nave que se dirige hacia el puerto no traduce en actos su intención de delinquir, porque ésta sólo existe cuando se haya notificado la prohibición antes mencionada; por consiguiente, sólo los actos de ejecución posteriores á dicha orden son los que pueden hacer responsable á la nave de la violación de que se trata y legitimar en su consecuencia el secuestro.

1.299. Los Tribunales ingleses y americanos han admitido una teoría aun más peligrosa en materia de bloqueo, á saber: que una nave que emprende un viaje con destino á un puerto neutral no bloqueado, pero con la intención de transbordar allí sus mercancías para transportarlas á un puerto bloqueado, puede ser secuestrada por violación de bloqueo, en virtud del principio de la unidad del viaje; pero esta es la más injustificable y peligrosa aplicación de la teoría de la unidad del viaje continuado, y conduce á las más absurdas consecuencias. En efecto, siendo una de las condiciones indispensables para que la violación exista el haber la nave forzado ó intentado forzar el bloqueo atravesando el cordón, dichos tribunales han considerado suficiente la intención para dar por cometida la violación.

De este modo resolvieron los Tribunales americanos la famosa cuestión del *Springbok*, admitiendo que las simples presunciones de que dicha nave, destinada á un puerto neutral, se proponía, sin embargo, efectuar el transbordo de las mercancías destinadas al puerto bloqueado, eran suficientes para secuestrar el buque durante el primer viaje, como culpable de violación de bloqueo, en virtud del principio de la unidad del viaje continuo. Si esta teoría prevaleciese en la práctica, quedaría el comercio neutral casi aniquilado, cuando durante la guerra se declarase un bloqueo, porque bastaría una simple presunción de que la mercancía cargada en un buque neutral pudiera destinarse después al puerto bloqueado, para sujetarla al secuestro y á la confiscación, y se llegaría hasta admitir que ni aun debía ser necesaria la prueba del viaje actual y efectivo hacia el puerto enemigo bloqueado para someter la nave neutral á la confiscación, sino que era suficiente, por

parte del buque, el simple proyecto para establecer la violación, sin ningún principio de ejecución para atravesar realmente la línea de bloqueo, y que, por parte del beligerante, pudiera bastar, para legitimar la confiscación, la simple sospecha de que el cargamento, después de desembarcado en un puerto neutral, pudiera volver á cargarse en otro buque para ser transportado al puerto enemigo bloqueado. ¿A qué se reduciría el comercio de los neutrales si con esta teoría de la continuidad del viaje se llegasen á desenvolver todos los principios que deben proteger la libertad y á evitar toda arbitrariedad en materia de presas?

Ningún escritor ha justificado estos anormales principios, opuestos á los más elementales teoremas de la imputabilidad penal. El secuestro del contrabando de guerra lo hemos admitido porque el destinar los objetos al servicio del enemigo era suficiente para justificarlo; pero el secuestro por violación de bloqueo sólo puede ser admisible cuando existe violación imputable, para lo que son indispensables dos elementos: la intención y el acto de ejecución, sin que pueda discurrirse de otro modo.

1.800. Proponemos, pues, como regla, que el secuestro por violación de bloqueo sólo puede ser legítimo cuando la nave sea sorprendida *infraganti* violando ó intentando violar el bloqueo, ó inmediatamente después de consumada la violación.

Admitimos, pues, que la nave puede ser secuestrada, si después de haber violado el bloqueo fuese sorprendida al salir del puerto, ó después de haber salido, y continuando su viaje de regreso; pero, si hubiese ya terminado éste y hubiera entrado en un puerto neutral, no siendo por causa de fuerza mayor, no sería lícito secuestrarla, porque faltaría lo de flagrante que se exige para legitimar el secuestro.

En el caso de una nave que procurase atravesar la línea de bloqueo fraudulentamente ó mediante una estratagema, y que adoptase cualquier artificio para ejecutar su proyecto sin recibir la notificación especial, debe admitirse la violación jurídica del bloqueo, aunque en realidad no existe aquella. El acto fraudulento constituiría, en efecto, un hecho punible, y como debe presumirse que al procurar eludir la vigilancia de la escuadra bloqueante no ignoraba la existencia del bloqueo, y habría, por consiguiente, que admitir la mala fe por parte del buque, si éste no pudiera demostrar con claridad lo contrario dando prueba de su buena fe y de la completa ignorancia del estado de las cosas, no pudiéndose negar su proceder culpable, debería admitirse con razón la legali-

dad del secuestro como consecuencia de la tentativa de violar el bloqueo.

1.801. Lo dicho hasta ahora acerca de la legalidad y regularidad del secuestro, y que debe ser objeto del juicio en el fondo por parte del tribunal competente, puede tener su importancia únicamente para determinar la responsabilidad del crucero que llevó á cabo el secuestro y la consiguiente del Estado en nombre del cual se efectúa.

Puede suceder que el secuestro se haya efectuado por justa causa, pero que el barco pueda probar plenamente después que no ha violado las leyes de la guerra, ni ha lesionado derecho alguno del beligerante. En este caso, como el secuestro debería tenerse por efectuado con arreglo á los principios del derecho común, no habría incurrido el crucero ni el beligerante en ninguna responsabilidad, y en el supuesto de que á consecuencia de las pruebas y del juicio en el fondo se anulase el secuestro, no podrían los propietarios de la mercancía perjudicados por éste, sostener cualquier pretensión de resarcimiento de daños contra el beligerante, aduciendo que los experimentados debían considerarse como daños de guerra y resarcidos por el beligerante que dió ocasión á ellos.

Siempre que el tribunal competente, examinadas y apreciadas todas las circunstancias en que el crucero secuestró el buque enemigo ó neutral, haya decidido que tenía derecho á hacerlo, desaparecerá toda responsabilidad por parte del Gobierno. Los propietarios perjudicados podrán dirigir sus acciones contra el armador ó el capitán de la nave que, si con la conducta observada en tiempo de guerra hubiese dado motivos á un beligerante para considerarla hostil y secuestrarla con la mercancía cargada á bordo de la misma, estaría obligado á responder á aquellos que á consecuencia del proceder del capitán quedasen perjudicados. Así, por ejemplo, si los documentos de á bordo no estuviesen en regla; si el buque no hubiese contestado á las señales para someterse á la visita; si por otros motivos de cualquier clase hubiese hecho nacer por parte del beligerante la sospecha fundada de pertenecer al enemigo ó de haber violado los deberes de la neutralidad, y lo hubiesen secuestrado por ésto, como no se podrían impugnar el derecho del beligerante á efectuar el secuestro excluyendo así toda responsabilidad por parte de aquél, no podrían dirigir contra éste sus reclamaciones los interesados.

En el supuesto de que en el juicio en el fondo hubiese probado plenamente el armador que la nave no pertenecía al enemigo ni

CAPILLA ALFONCINA
BIBLIOTECA DE LA UNIVERSIDAD
D. A. N. 11

había violado los deberes de la neutralidad y no había cometido ningún acto de hostilidad, y considerando esto el Tribunal, hubiese sentenciado que debía levantarse el secuestro, como todo ello no podría anular el derecho del beligerante á efectuar el secuestro, no llevaría esto consigo responsabilidad alguna por parte de aquél. Esto sólo podría pasar en el caso en que después de la sentencia de alzamiento de secuestro, se hubiese mantenido éste sin nuevo motivo legítimo, ó á consecuencia de un retraso injustificado por parte del Gobierno, al dar curso á la sentencia ó al emplear el procedimiento correspondiente para dar el mencionado curso. Fuera de estos casos, cuando el Tribunal hubiese sostenido el secuestro efectuado en circunstancias que daban motivo á ello, según el Derecho internacional, los daños sufridos por los propietarios de la mercancía deberán ser resarcidos por el armador y por el capitán, que con sus actos dieron al beligerante motivo legítimo para efectuar el secuestro.

1.802. Por estas razones, y por las consideraciones antes expuestas, sostenemos que el juicio acerca de la legalidad del secuestro, debe tramitarse aparte y preceder al que se tramite respecto del derecho de confiscación del buque, del cargamento, ó una parte de éste ó de ambas cosas á la vez.

El objeto propio del juicio relativo al secuestro, deberá consistir en decidir acerca de la legalidad. El Tribunal deberá examinar todos los hechos y circunstancias, y teniendo presentes las conclusiones de las partes, decidir si según las reglas del Derecho internacional se han cumplido las formalidades necesarias para efectuar el secuestro, y si deben reputarse suficientes por sí mismas para legitimarlo, las circunstancias que lo hayan motivado.

Esta sentencia debe reputarse de sumo interés para determinar después la responsabilidad del beligerante ó del armador. Cuando con el secuestro se entienda que se han violado las reglas del Derecho internacional y se reconociese que no había causa que lo justificase, deberá el Tribunal no sólo sentenciar su nulidad, sino también condenar al secuestrante al resarcimiento de los daños que aquél haya ocasionado.

Cuando por el contrario se sostenga que aquel ha sido legal deberá el Tribunal confirmarlo, reservando á la sentencia en el fondo la decisión acerca de la validez de la presa y del derecho del beligerante para confiscar en su provecho las cosas secuestradas. Las acciones que puedan corresponder á los propietarios del cargamento ó de la nave contra el armador y el capitán, deberán ejer-

citarse naturalmente ante los Tribunales ordinarios competentes.

El Tribunal deberá omitir toda decisión acerca del resarcimiento de daños á que pueda estar obligado el crucero (ó el Gobierno á quien sirve) en el caso de que, habiendo secuestrado un buque, lo hubiese echado á pique por no poder transportarlo á lugar seguro, porque este juicio deberá reservarse al fondo de la presa, y cuando después al juzgar en el fondo acerca del derecho de confiscar la nave y el cargamento destruidos hubiese decidido que correspondía este derecho al beligerante, quedaría éste desligado de toda obligación de resarcimiento de daños, puesto que el crucero habría destruido lo que al beligerante debía atribuirse en propiedad; pero si en la nave destruída existía una parte del cargamento, respecto de la cual no podía admitirse el derecho de presa, y el Tribunal competente hubiese negado este derecho respecto de dicha parte, deberá dictarse la condena al resarcimiento del daño sufrido por los propietarios de la parte del cargamento que no podía ser objeto del derecho de presa.