

CAPÍTULO IV

Confiscación de las cosas secuestradas.

1.803. Es necesario distinguir bien el secuestro y la confiscación.—**1.801.** Naturaleza propia de la cuestión relativa á la confiscación de las cosas secuestradas.—**1.805.** Cómo se ha extraviado esta cuestión.—**1.806.** Necesidad de un reglamento internacional en materia de presas.—**1.807.** Principios relativos al derecho de confiscación.—**1.808.** Este derecho no puede ampliarse, sino que debe dársele una interpretación estricta.—**1.809.** Planteamiento de la cuestión en general.—**1.810.** Confiscación del buque por falta de justificación de la nacionalidad neutral.—**1.811.** Casos en que puede confiscarse la nave por haber tomado parte activa en las hostilidades.—**1.812.** Naves que transportan soldados.—**1.813.** Idem idem despachos.—**1.814.** Idem que sirven como espías.—**1.815.** Idem que rehusan sujetarse á la visita.—**1.816.** Confiscación por transporte de contrabando de guerra.—**1.817.** Principios sancionados en los reglamentos de los diversos Estados.—**1.818.** Principios aceptados en el Congreso de Nápoles en 1871.—**1.819.** Nuestras observaciones.—**1.820.** Teoría de Bluntschli y de Gessner.—**1.821.** Confiscación por violación de bloqueo.—**1.822.** Buque recobrado del enemigo que lo había apresado.—**1.823.** Disposiciones de las leyes de los diversos países.—**1.824.** Observaciones sobre las leyes vigentes.—**1.825.** Se resuelve la cuestión sobre si el buque recobrado puede ser confiscado.—**1.826.** Cuándo debe excluirse el derecho de apresar las naves recobradas.—**1.827.** De la forma del procedimiento ante el Tribunal de presas.—**1.828.** De la sentencia de este Tribunal y de su eficacia.—**1.829.** Reglamento internacional de las presas marítimas, propuesto por el Instituto de Derecho internacional.

1.803. Ningún Estado beligerante podrá reivindicar el derecho de apropiarse un buque ó las mercancías en él transportadas, secuestradas por él durante la guerra, á no ser cuando, por sentencia del Tribunal internacional competente, se le reconozca el derecho de presa del buque y de la mercancía, y se acuerde la adjudicación de las cosas secuestradas.

Para que los derechos de la guerra se mantengan en los límites de la justicia y del derecho, no basta garantizar las personas de la parte neutral, sino que debe, además, proteger otro derecho aun

más sagrado, el derecho de propiedad, y fijar con reglas ciertas é inequívocas en qué casos puede el neutral ser privado de ella.

1.804. Esta cuestión no puede decidirse con arreglo á las prescripciones legales de los Estados beligerantes en materia de presas, puesto que, no teniendo soberanía ni jurisdicción respecto de los Estados neutrales, no pueden dictarles la ley ni imponerles sanciones penales; por lo que, cuando haya que admitir la confiscación, no puede llevarse á cabo como una consecuencia civil de la ley interior de cada país, sino del derecho internacional vigente durante la guerra, el cual puede atribuir al beligerante la facultad de apropiarse las cosas en virtud de aquel derecho.

Es, pues, evidente, que mientras no se estipule un reglamento internacional en materia de secuestro y de presas durante la guerra marítima, no estará suficientemente garantida ni será bastante respetada la inviolabilidad de la propiedad y de los derechos de aquellos que no toman parte en la guerra, y mucho más si se tiene en cuenta que las máximas establecidas en la jurisprudencia relativas á las presas, contribuyen más bien á aumentar la confusión en esta materia que á evitarla, porque son el eco de la teoría predominante en cada país. La cuestión de la confiscación de las presas es una verdadera cuestión internacional, puesto que no se ventila entre el Gobierno secuestrante y el particular secuestrado, sino entre los dos Gobiernos. Los derechos y deberes de la neutralidad son, en efecto, derechos y deberes públicos que corresponden á todos aquéllos que son ciudadanos del Estado que haya proclamado la neutralidad, y como tales, están bajo la tutela de cada soberanía y del derecho internacional. Los derechos de guerra que todo Estado puede ejercitar contra su enemigo, son también derechos públicos, protegidos y regulados por el derecho internacional, siendo condición indispensable para el ejercicio legal de los mismos, que sólo recaigan sobre la parte enemiga. Ahora bien; las cuestiones que deben resolverse en materia de presas, son dos:

- 1.^a Si ha existido violación de los deberes de neutralidad;
- 2.^a Si á consecuencia de dicha violación puede el beligerante confiscar en beneficio propio los objetos que al neutral pertenecen.

En la primera cuestión está interesado el Gobierno del país á que pertenece el ciudadano, al cual incumbe proteger el goce y el ejercicio de los derechos públicos pertenecientes á los neutrales, é impedir que sean arbitrariamente conculcados. Estando determinadas por el Derecho internacional la naturaleza y la extensión de aquellos otros derechos, es claro que la cuestión afecta en el fondo

un verdadero y propio carácter internacional, lo cual conviene advertir también para resolver luego la cuestión del tribunal competente.

La segunda es asimismo una cuestión de carácter internacional, porque la adjudicación de las presas no puede ser legal sino cuando se pronuncia con arreglo á las prescripciones del Derecho internacional, y en circunstancias que hagan aplicables las reglas relativas á la confiscación.

1.805. En la actualidad carecemos de estas reglas y sólo se observa que esta materia se rige en cada país por los reglamentos relativos á las presas, y que cada Gobierno aplica encargando la decisión á sus mismos Tribunales. La tan grave cuestión de la confiscabilidad de las presas con arreglo al Derecho internacional, se ha extraviado por completo en el derecho vigente, habiéndola convertido en una cuestión de derecho interior.

Es, en efecto, digno de notarse, que los casos en que puede procederse á la confiscación son apreciados y enumerados de muy distinto modo en cada reglamento, y que cada tribunal resuelve la cuestión de la adjudicación de la presa con arreglo á las prescripciones promulgadas por su mismo Gobierno al comenzar la guerra. Es, pues, muy natural que la jurisprudencia establecida sea confusa y contradictoria.

Tomemos por ejemplo la confiscación por causa de contrabando. Se admite generalmente el derecho de capturar la nave cargada de contrabando de guerra, y cada reglamento enumera los objetos de contrabando con mayor ó menor extensión, según el criterio ó los intereses del Gobierno que lo dicta. Respecto de la nave que transporta contrabando de guerra y mercancías que no lo son, hallamos que, según el reglamento ruso de 1869, no puede aquélla confiscarse cuando el patrón haya declarado voluntaria y espontáneamente el contrabando (§ 76); pero si dicho patrón no hubiese hecho esta declaración voluntaria, podrá ser secuestrado el buque, á no ser que el capitán pruebe que ignoraba la existencia de dicho contrabando á bordo. Y notemos que la existencia de la confiscación de la nave puede aplicarse aun cuando sólo una pequeña parte de la mercancía fuese contrabando de guerra; no existiendo en el reglamento nada concreto respecto de este punto.

Al contrario, en el reglamento austriaco de 2 de Julio de 1866, sólo se admite la confiscación de la nave que lleve contrabando de guerra, cuando dicho contrabando sea muy considerable en proporción al resto del cargamento.

El Código italiano de la marina mercante, dispone en su artículo 215, que cuando un buque neutral vaya cargado, en todo ó en parte, de géneros que constituyan contrabando de guerra, dirigido á un país enemigo, podrán confiscarse la nave y la mercancía de contrabando, dejando las restantes á disposición de los propietarios.

No entrando en más detalles, diremos sólo que los diversos reglamentos en materia de presas los ha reproducido Bulmerincq en su notable é interesante relación presentada al Instituto de Derecho internacional, para la compilación del proyecto de reglamento para las presas marítimas. El citado escritor evidencia la necesidad de una radical reforma en esta materia, estando nosotros completamente de acuerdo con él en el deseo expresado de que «los Estados marítimos procuren entenderse para establecer un reglamento internacional de presas que reemplace á los diferentes reglamentos actuales, y que la incertidumbre actual del derecho de guerra marítima, que los Estados ya deploraban al publicarse la declaración de París, cese de una vez y por completo» (1).

1.806. Esta necesidad de un reglamento internacional en materia de presas, es reconocida hoy por todos los publicistas contemporáneos, puesto que no hay otro modo más adecuado para hacer que desaparezca la deplorable anarquía que existe en el estado actual de cosas, y que obliga á que una misma cuestión de derecho internacional se resuelva con arreglo á la ley interior de cada país, como si el estado de guerra pudiera ser suficiente para invalidar los principios fundamentales del derecho común, con arreglo á los cuales ninguna soberanía puede dictar leyes al mundo ni ejercitar actos de jurisdicción sobre el mar, sin atentar á la autonomía soberana y á la independencia de los demás Estados.

Si, pues, se quisiera admitir que, para obligar á los ciudadanos á observar escrupulosamente los deberes de la neutralidad, podía ser lícito declarar en ciertos casos confiscable el buque con que se hubiese cometido el atentado á los derechos legítimos del beligerante, y si se quisiera extender las garantías hasta el punto de castigar civilmente á aquéllos que hubiesen cometido el atentado, esto solo podría ser lícito cuando todos los Estados estuviesen de acuerdo en estipular las reglas relativas á esta materia, y compilasen un reglamento internacional para las presas, declararán-

(1) Véase BULMERINCQ, *Des prises maritimes*, en la *Revista de Derecho internacional*, tomos X, XI, XII y XIII.

dolo obligatorio para los ciudadanos propios. En tal supuesto, las sanciones estipuladas en dicho reglamento podrían aplicarse á los ciudadanos de todos los Estados que lo hubiesen suscrito, ó que se hubiesen adherido á él, siempre que esto se hiciera en virtud de la sanción dada por cada soberanía á la ley común, declarándola obligatoria para sus nacionales. En la actualidad, se permite á veces que el soberano extranjero dicte la ley por su propia voluntad y promulgue y aplique las sanciones de la que él ha hecho; pero repetimos que esto es una anarquía muy deplorable, considerando que el soberano extranjero que dicta la ley se atribuye la facultad de extender las sanciones fuera de los límites fijados por la razón y por el derecho, como sucede en aquellos países en que, aplicando el reglamento propio, que prohíbe bajo la pena de confiscación transportar á un enemigo ciertos objetos, se declara confiscable la nave neutral secuestrada, cuando lleve á bordo los objetos que por una ordenanza publicada al principio de la guerra hayan sido declarados contrabando.

No sabemos en verdad con qué título puede justificarse este grave atentado al derecho inviolable de la propiedad de un ciudadano extranjero que debe hallarse protegido por la soberanía del Estado á que pertenece. No puede ser con el título de pena, porque ésta supone una ley emanada de quien tiene autoridad y jurisdicción, y también supone la violación de un derecho protegido por dicha ley. El derecho de castigar lleva consigo la competencia jurisdiccional, ó sea el derecho del superior sobre el inferior, á regular, apreciar y reprimir las acciones de aquéllos que están sujetos á su poder soberano, y además el hecho criminal y punible.

Ahora bien: ¿cómo justificar la confiscación con este título? ¿Tiene, por ventura, el soberano extranjero autoridad y jurisdicción en alta mar? ¿Puede calificar á su manera los hechos que ocurren? ¿Puede acaso atribuir la calificación de delito á lo que no lo es con arreglo al derecho común de gentes? Si el soberano del Estado neutral no hubiese prohibido á sus propios súbditos aquel comercio, y los ciudadanos de dicho país lo hubiesen ejercido no estándoles vedado, ¿cómo podría calificarse este hecho de delito por un soberano extranjero, y someterlo á las sanciones penales impuestas por el mismo?

Tales anomalías sólo podrán desaparecer estipulando un tratado internacional para fijar con reglas ciertas, bien determinadas y seguras, el derecho de confiscar ciertos objetos por las exigencias de la guerra marítima; sólo entonces, haciendo cada soberanía

obligatorias para sus propios súbditos las reglas estipuladas en el tratado, estará conforme con la razón y la justicia, la aplicación de las sanciones penales contra aquéllos que hubiesen ejercido el comercio por su cuenta y riesgo durante la guerra.

1.807. Veamos ahora cuáles deben ser en el actual estado de cosas los principios con arreglo á los cuales convendría determinar el derecho de confiscar que corresponde á los beligerantes.

El principio fundamental que, á juicio nuestro, debería establecerse como base de todo el edificio, es el de que el beligerante no tiene derecho á castigar porque no tiene jurisdicción sobre las personas, y únicamente puede ejercitar ciertos procedimientos legales, que, por la naturaleza de las cosas, son indispensables para su defensa. El derecho de castigar implica, en efecto, autoridad y jurisdicción, y de una y otra carece el beligerante en alta mar respecto de los neutrales, y por tanto, ni las leyes por él dictadas, ni las ordenanzas y decretos con los cuales hubiese tratado de imponer á los beligerantes la obligación de abstenerse de ciertos actos con la amenaza de confiscación, podrían tener autoridad alguna, porque ningún soberano puede dictar leyes ni imponer penas á quienes no sean súbditos suyos. Si en ciertos casos debe admitirse el derecho de confiscación, sería un manifiesto error caracterizar este medio de ejecución como un acto de represión ó como una pena en las relaciones internacionales. La represión y la pena suponen delito imputable, y no puede decirse en todo caso que el simple hecho de transportar, por ejemplo, objetos que pueden servir para la guerra, hecho que no es por sí mismo otra cosa que un acto de comercio, pueda equipararse al delito imputable. Lo que no puede negarse nunca al beligerante, es el proveer á su defensa é impedir que las fuerzas militares del enemigo aumenten, y que las operaciones de guerra organizadas por él para obligar á aquél á pedir la paz, sean vanas ó infructuosas.

Considerado el derecho de capturar ciertos objetos durante la guerra como un procedimiento de garantía del derecho de defensa, no puede admitirse la confiscación de dichos objetos, sino cuando ésta se halle justificada por el fin á que debe servir, y no puede extenderse fuera de los límites del objeto con que se ordena.

1.808. Partiendo de estos conceptos, no puede justificarse la pretensión propuesta de ampliar el derecho de confiscación más de lo necesario, esto es, que pueda servir para la mayor intimidación de los neutrales; y que para hacer más eficaz la represión fuese lícito imponer penas más severas; con cuyo razonamiento

han intentado algunos justificar, en caso de contrabando de guerra, la extensión del derecho de confiscación aun á la parte lícita del cargamento y al buque, ó la confiscación de la nave cogida *infraganti*, etc., etc. El beligerante, repetimos, no puede dictar la ley al mundo, ni tiene derecho á castigar á los que no quieran respetarla; su derecho está limitado á su legítima defensa y consiste en la facultad de rechazar é impedir los actos hostiles procedentes de los neutrales. Es, pues, evidente, que el derecho de confiscación sólo puede existir cuando sea necesario para el de defensa, y no puede ejercitarse en virtud del derecho de guerra fuera de los límites fijados por este derecho.

De aquí que, no siendo la confiscación una pena, sino una especie de expropiación legal por razón de la defensa, el derecho correspondiente al beligerante debe ser de estricta y rigurosa interpretación, y la cuestión entre éste y el secuestrado debe ser considerada en toda su extensión y desenvolvimiento, como una consecuencia civil reconocida por el Derecho internacional como garantía necesaria para el ejercicio del derecho de guerra.

Si este concepto se fijase y admitiese como fundamento de las cuestiones relativas á las presas, sería decisivo para determinar ante todo los casos en que debería ser admitido el derecho de confiscación, y para transformar todo el procedimiento relativo á la adjudicación de las mismas, esto es, el exigido para convalidar el secuestro y atribuir al Estado secuestrante la propiedad de los objetos secuestrados. Debería transformarse todo el orden de este juicio en un proceso civil internacional, que debería desarrollarse siendo partes el Gobierno del Estado en cuyo nombre se hubiese llevado á cabo el secuestro (cuya parte sería la actora para hacer reconocer la legalidad del secuestro y pedir la adjudicación de las cosas secuestradas, mercancías ó nave), y el propietario ó el armador y los interesados en la nave y en el cargamento como demandados; proceso que sólo podría desarrollarse ante un tribunal internacional, según hemos ya demostrado.

1.809. Partiendo de estos principios, examinemos ahora en qué casos y con arreglo á qué fundamentos de la razón y del derecho deberá concederse la confiscación de los objetos secuestrados á favor del beligerante.

Estando vigente el derecho actual, que permite al beligerante capturar la nave propiedad del enemigo, y todo lo que pertenece al otro Estado aunque se halle á bordo de un buque neutral, podría presentarse la cuestión ante todo en la hipótesis de que dicha

nave pudiera considerarse como perteneciente al enemigo, cuando, por haber prestado á éste una asistencia indebida tomando parte activa en las hostilidades, debiera ser por su proceder considerada como desnacionalizada, esto es, como privada de la neutralidad que la cubría, y considerada enemiga á consecuencia de su modo de proceder.

La cuestión de la propiedad privada inofensiva, cargada á bordo del buque neutral, no puede tener influencia alguna, ora pertenezca al enemigo, ora al neutral, puesto que por el principio proclamado en la declaración de París no puede confiscarse la propiedad enemiga bajo bandera neutral, lo cual será siempre cierto, aun para los Estados que no se adhirieron á la declaración mencionada, en virtud de los principios generales de derecho, que quitan al beligerante la facultad de realizar actos hostiles en el territorio neutral, y que aseguran por ello la mercancía cargada á bordo del buque neutral, que debe considerarse como una adherencia del Estado que con su pabellón la cubre.

Cuando se acepte el principio antes sostenido por nosotros, esto es, el de que la propiedad privada pacífica debe ser inviolable lo mismo en tiempo de guerra que en tiempo de paz, no habrá lugar á discutir el caso relativo á la nacionalidad del buque bajo el aspecto de su confiscabilidad, reduciéndose toda la cuestión á ver si por causa de la asistencia prestada al beligerante puede ejercitarse ó no el derecho de confiscación contra el buque mercante ó contra su cargamento, cualquiera que sea su propietario.

1.810. Examinando, pues, la cuestión de la nacionalidad del buque, no podemos admitir, hallándose vigente el derecho actual, que los principios aplicables para resolver acerca de la legalidad del secuestro, puedan servir igualmente para decidir acerca de la confiscación de la nave secuestrada. La falta de documentos suficientes para comprobar la nacionalidad en el momento en que se verificó el secuestro, bastaría para legalizarlo y poner al Gobierno secuestrante á salvo de toda indemnización y de todo gasto; y así como la prueba de la nacionalidad en el momento en que se verifica el secuestro debe suministrarse con documentos existentes á bordo, es evidente que si los documentos exhibidos por el patrón ó capitán del buque no fuesen suficientes para probar clara y evidentemente la nacionalidad, no debería el Gobierno ser responsable de nada. Los interesados que hubiesen sufrido un perjuicio, podrían tener la acción contra los que fueron causa de aquél, pero

dirigiéndose al Tribunal nacional de la nave, el cual deberá decidir con arreglo á las leyes interiores del Estado.

Respecto de la confiscabilidad del buque, sería una verdadera injusticia admitir que éste no pudiese justificar su nacionalidad sino con los documentos existentes á bordo en el momento en que fué secuestrado. Estos constituyen evidentemente la base de la prueba, pero sin excluir la contraria ó más completa que pudieran resultar de otros documentos presentados en el curso del juicio. ¿Puede acaso negarse el valor legal de las pruebas, ó admitir principios excepcionales en esta materia con el único objeto de justificar la confiscación?

Proponemos, pues, como regla: que en el juicio relativo á la confiscación por falta de justificar la neutralidad del buque, puede probarse la nacionalidad del mismo con arreglo á la ley del Estado á que pertenece y con todos los medios legales de prueba. Si de ésta resultase que el buque y su cargamento pertenecen al enemigo, podrá sin más ser confiscado; pero deberán respetarse los derechos de copropiedad de los neutrales. Lo mismo podría decirse en la hipótesis de que las mercancías cargadas perteneciesen á los neutrales, aun cuando fuese enemigo el barco que las transportaba; debiendo en este caso limitarse la confiscación á la parte del cargamento correspondiente al enemigo y dejando el resto á disposición del propietario neutral.

1.811. También puede confiscarse el buque neutral que con sus actos haya tomado realmente parte en las hostilidades, debiendo en este caso considerarse como desnacionalizado.

Esta participación debería admitirse:

- a) Cuando el buque se hubiese prestado voluntariamente y á sabiendas á transportar soldados del enemigo;
- b) Cuando en la misma forma se hubiese prestado á llevar despachos;
- c) Cuando hubiera servido de espía;
- d) Cuando hubiese resistido por la fuerza á la intimación de someterse á la visita.

1.812. El transportar los soldados al lugar de la lucha, es una participación directa en las hostilidades siempre que dicho acto se lleve á cabo voluntariamente. Aun cuando el número de los soldados transportados no sea considerable, podrá, sin embargo, tratarse á la nave como enemiga, no pudiendo negarse el carácter de asistencia que el acto en sí lleva.

No sería necesario, á juicio nuestro, que dicho buque fuese fle-

tado para transportar soldados, sino que debería bastar que éste se prestase á sabiendas y voluntariamente á transportarlos. Sólo en un caso podría considerarse exento de toda responsabilidad, á saber: cuando se le obligase por la fuerza. No podrá, en efecto, el beligerante tratar como enemigo al buque neutral que se hubiese visto obligado por fuerza mayor á transportar soldados. En el caso en que el capitán adujese su ignorancia de la cualidad de las personas que iban á bordo, incumbiría al mismo la prueba de no haberlo hecho voluntariamente y á sabiendas, debiendo considerarse por regla general, el hecho de transportar soldados como una presunción válida contra el buque (1).

1.813. Entendemos por despacho toda nota de un funcionario público á otro. Puede asimilarse al contrabando de guerra el hecho de un buque que voluntariamente se preste á transportar despachos de una autoridad militar á quien quiera que vayan dirigidos, ó viceversa; el hecho de un buque que transporte de uno á otro puerto de un beligerante despachos de un funcionario público á otro del mismo Estado, y el de una nave que á sabiendas y voluntariamente se preste á transportar la correspondencia para los fines de la guerra.

Algunos publicistas, entre los que se halla Hautefeuille (2), opinan que el solo transporte de un despacho puede considerarse como acto de hostilidad, cuando aquél se verifique entre dos puertos enemigos; otros creen que siendo lícita la correspondencia entre los funcionarios de las potencias neutrales cerca del enemigo, no debe ser un acto hostil el transportar despachos de uno á otro; y que, por otra parte, podía suceder que se llevase un despacho á un buque de guerra que accidentalmente se hallase en las aguas territoriales neutrales, deduciendo de todo que no debe considerarse como decisivo para apreciar como acto hostil cometido por quien se prestase á transportarlo, el punto de partida ó el de llegada de un despacho, sino que todo deberá depender del carácter del funcionario público que expidiese la comunicación, y de aquel á quien se dirigiese, esto es, que cuando ambos fuesen de la

(1) HAUTEFEUILLE, *Derecho de las naciones neutrales*, tomo II, pág. 173. WHEATON ha sostenido que, aunque el capitán ignorase la cualidad de las personas embarcadas, no podía ser esto obstáculo para condenarlo por el Tribunal de presas, debiendo considerarse para ello suficiente que el beligerante hubiese sufrido un perjuicio. (*Elementos del derecho internacional*).

(2) Ob. cit., tomo II, pág. 182.

parte enemiga, deberá considerarse culpable la nave que lo hubiese transportado. Otros entienden que debe tenerse en cuenta el despacho, aduciendo que faltaría el cuerpo del delito si el despacho transportado no tuviese relación alguna con las operaciones de la guerra.

Entendemos que el acto hostil, suficiente para considerar al buque privado de los derechos de la neutralidad, deberá ser el de haber recibido y transportado á sabiendas y voluntariamente un despacho en las circunstancias mencionadas. Aun cuando el despacho no tuviese relación alguna con las operaciones de la guerra, no por esto dejaría de tener carácter hostil el acto de la nave, puesto que aquél consiste en haberse encargado voluntariamente y á sabiendas de transportar dicho despacho, que debía comprender que tenía alguna relación con los fines de la guerra. Esto constituiría el cuerpo del delito objetivo y la haría responsable aunque el despacho no tuviese relación con las operaciones militares.

El transporte constituiría, á juicio nuestro, el cuerpo del delito y colocaría al buque en condición de ser tratado como enemigo, sin necesidad de que la nave neutral sea fletada especialmente para transportar la correspondencia oficial, como opinaba Hautefeuille, siendo siempre suficiente el hecho del transporte para establecer su culpabilidad.

1.814. Respecto de la nave que se prestase á servir de espía, sería evidente la intención de auxiliar á uno de los beligerantes, y no cabe duda que puede ser tratada como enemiga, y como tal confiscada. Parece, sin embargo, que en este caso sería necesario comprobar que la nave había aceptado á sabiendas y voluntariamente una misión por cuenta del enemigo, ordenada con el fin de adquirir y comunicar con manejos secretos y falsos pretextos informes útiles para los fines de la guerra; pero no podría tratarse ni castigarse como espía la nave que se hubiese consagrado expresamente al servicio del enemigo. Supongamos que el capitán de aquella, por razones especiales de comercio, hubiese recogido en su viaje informes útiles á un beligerante, como por ejemplo, los relativos á la posición de la escuadra enemiga y á las operaciones de la misma, y las hubiese comunicado á quien tenía interés en conocerlas. En este caso no podría admitirse responsabilidad alguna penal contra el capitán ó patrón, porque no siendo éste ciudadano del Estado beligerante, no podría ser declarado traidor ni debería castigarse la nave, pues no estando ésta al servicio del enemigo, no podría considerársela como desnacionalizada ni tra-

tarla como enemiga. El caso propuesto por nosotros es el de la nave que á sabiendas y voluntariamente se preste á hacer un servicio al enemigo, sirviéndole de espía, y hubiese emprendido con este objeto su navegación. También en este caso, si hubiese simulado una empresa comercial, probada la simulación y la intención culpable, podrá ser confiscada por haber servido de espía.

1.815. Por lo que se refiere á la resistencia á sujetarse á la visita ó al secuestro, admitimos el derecho de tratar al buque como enemigo, pero sólo en el caso de resistencia con la fuerza activa, acudiendo á vías de hecho. Conviértese, en efecto, en enemigo, y como tal puede ser tratado, el que durante la guerra usa una fuerza efectiva y lucha á mano armada para impedir el ejercicio de los derechos de guerra. De aquí que no podría tratarse como enemiga á la nave neutral sólo por no haber obedecido la intimación ó por haber intentado de cualquier modo sustraerse á la visita, emprendiendo la fuga, por ejemplo. ¿Habría en esto también una falta contra los deberes de la neutralidad, estando los neutrales obligados durante la guerra á dar á conocer su cualidad, sujetándose á la visita? El simple acto de sustraerse sin resistir con la fuerza efectiva, no bastaría para que la nave perdiese su cualidad de neutral, y únicamente autorizaría al beligerante á perseguir á la que intentara sustraerse á la visita, y á emplear los medios de fuerza para obligarla. Sólo cuando el buque así perseguido hiciese frente al crucero, cometería un verdadero acto de hostilidad que le haría perder su carácter de neutral y autorizaría al beligerante para tratarlo como buque enemigo.

1.816. Pasemos ahora á discurrir acerca de la confiscación de la nave que transporta objetos prohibidos en tiempo de guerra.

Recordamos ante todo lo dicho anteriormente á propósito del contrabando, y proponemos como regla general, que no puede existir ningún derecho de confiscación ni limitación alguna, á excepción hecha de los objetos transportados en tiempo de guerra, que deban considerarse como contrabando, según los principios del Derecho internacional. Habiendo dicho ya que el transporte de los mencionados objetos puede considerarse contrario á los deberes de la neutralidad únicamente cuando vayan destinados al enemigo, claro está que el destino de los mismos debe mirarse como condición principalísima para que sean confiscables. Este destino puede probarse contra el secuestrante, ante todo con los documentos existentes á bordo, y por los demás medios de prueba que puedan posteriormente allegarse al juicio relativo á la confiscación.