

Juzgamos oportuno observar también, en cuanto á este punto, que es siempre necesario distinguir respecto de la apreciación de las pruebas relativas á la legalidad del secuestro, á la responsabilidad del Estado secuestrante y á la apreciación de las pruebas en orden á la confiscación de los objetos transportados. Relativamente al primer punto, el simple hecho de que el destino que indicasen los documentos de á bordo pudiera sospecharse con algún fundamento como simulado, bastaría para legalizar el secuestro; mas para decidir acerca de la adjudicación del contrabando, debería probarse si iba ó no destinado al enemigo para poder aplicar las reglas referentes á aquél, puesto que siendo dicho destino el extremo jurídico necesario para constituir el contrabando de guerra, deberá comprobarse para aplicar las reglas mencionadas.

Expuestas estas observaciones, examinemos ahora á fondo la cuestión que se presenta en caso de contrabando, á saber: si cogida la nave en flagrante delito de transportar objetos de contrabando destinados al enemigo, puede el beligerante confiscar en su provecho, además de las mercancías de contrabando, la nave que las transporta, así como también las mercancías lícitas transportadas con las ilícitas, y bajo qué condiciones puede ejercitarse este derecho de confiscación respecto de los interesados en la nave y en su cargamento.

Todos están de acuerdo en reconocer el derecho que tiene el beligerante para confiscar el contrabando de guerra; el principal objeto de la controversia se refiere á si la nave que conduce dicho contrabando puede someterse á la confiscación lo mismo que éste.

1.812. Según el derecho francés contenido en las ordenanzas anteriores á las de 1681, no estaba sujeta á confiscación la nave neutral ni la mercancía lícita que por casualidad se hallaba á bordo, y en realidad ni aun la misma mercancía de contrabando; únicamente se admitía que podía la nave ser secuestrada y conducida á un puerto del almirantazgo, donde ejercitaba el Gobierno el *jus præemptionis* en favor del secuestrante, ó sea el derecho de preferencia en la venta forzosa. Así se disponía en el edicto de Enrique III, art. 69.

La Ordenanza de la marina de 1681, no consideró suficiente aquella suavísima pena para garantir los derechos del beligerante, porque el neutral que transportaba el contrabando, en lugar de hallar en el beligerante un espoliador hallaba un comprador, aunque con preferencia forzosa, y por esto substituyó el *jus præemptionis* con el derecho de confiscación; pero limitó este derecho á la

mercancía de contrabando, declarando el resto del cargamento lícito como perteneciente al neutral, y la nave que lo transportaba debía quedar en libertad.

En los reglamentos posteriores, precisamente en los de Luis XVI de 26 de Julio de 1778, comenzó á introducirse una distinción, admitiendo que podía extenderse la confiscación á la nave y al cargamento, cuando más de las tres cuartas partes del mismo fuesen de contrabando de guerra. En este caso se dijo que el buque consagrado á transportar el contrabando podía considerarse como un accesorio del cargamento, y como tal quedar sujeto á la confiscación.

Fuera de este caso se hallaba ésta limitada á las mercancías de contrabando, dejando libres el buque y el resto del cargamento. Este es todavía el derecho vigente en Francia, reproducido en las instrucciones para la guerra de Oriente de 1854, y en las dictadas para la guerra franco-alemana de 1870. En efecto, en las instrucciones complementarias comunicadas á los oficiales de la marina francesa el 23 de Julio de 1870, se dice en el art. 9.º que, en caso de contrabando de guerra, pueden ser confiscados el buque y el cargamento, cuando dicho contrabando constituya las tres cuartas partes de éste.

Según el reglamento prusiano, publicado por el Real decreto de 20 de Junio de 1864, se extiende á la nave el derecho de confiscación en caso de contrabando, cuando aquella vaya cargada de mercancía ilícita; pero si ésta no fuese más que una parte la confiscación se limitaría á ella, concediéndose al patrón la facultad de desembarcar el contrabando en el puerto más inmediato, y continuar el viaje.

Según la ley que actualmente regula en Inglaterra la cuestión de presas (*prize act.*), es variable la clasificación de los objetos de contrabando, y se acostumbra á no confiscar nada más que aquellos que lo son siempre y necesariamente con arreglo á la teoría inglesa, y mostrarse más indulgentes con aquellos objetos que hayan sido declarados contrabando por circunstancias especiales de la guerra, comprándolos por su valor en el mercado, aumentando con un beneficio razonable, que suele ser generalmente el 10 por 100.

La nave que transporta el contrabando no es ordinariamente sometida á otra penalidad que á la de la pérdida de tiempo, del flete y de los gastos. Pero si el buque y el cargamento pertenecen al mismo propietario, si el dueño de la nave ó su agente tienen

participación en el transporte de los objetos de contrabando, ó si se intenta disimular la verdadera naturaleza de la expedición, indicando con cartas falsas un falso destino, puede ser también confiscado el buque.

En Austria ha sido modificado el derecho vigente en esta materia por la Ordenanza de 9 de Julio de 1866, con motivo de la guerra con Italia.

En dicha Ordenanza se dispone respecto del contrabando de guerra, que la nave que lo transporte sólo puede ser confiscada cuando la cantidad del contrabando sea considerable en relación con el resto del cargamento (§ 5.º)

En la legislación italiana se rige esta materia por la disposición contenida en el art. 215 del Código de la marina mercante, que dispone lo siguiente: «Los buques neutrales cargados en todo ó en parte de géneros de contrabando de guerra dirigidos á un puerto enemigo, serán capturados y conducidos á uno de los puertos del Estado, donde serán confiscadas la nave y las mercancías de contrabando, dejando las demás á disposición de los propietarios.»

Omitimos el exponer el derecho vigente en los demás países, que con ligeras modificaciones sanciona uno ú otro de los sistemas consagrados por las leyes de los mencionados países (1).

1.818. En el Congreso marítimo reunido en Nápoles el 30 de Junio de 1871, fué una de las cuestiones más debatidas la de la extensión del derecho de confiscación en caso de transporte de contrabando de guerra. Todos estuvieron conformes en admitir que las mercancías lícitas que por acaso se hallasen en el buque, no podían ser confiscadas con las de contrabando; mas no así respecto de la confiscabilidad del buque, sobre cuyo punto se manifestó la mayor divergencia de opiniones. Beltrami, Alianeli y otros sostuvieron con sólidos argumentos que la confiscación debía limitarse á la mercancía ilícita, aun cuando todo el cargamento del buque fuese contrabando. Rocco procuró que prevaleciese como criterio decisivo para la confiscabilidad de la nave el del fin preponderante de la expedición, y sostuvo que, en caso de cargamento mixto, la parte lícita de éste podía preservar al buque de la captura, mientras podía admitirse la confiscabilidad cuando fuese ilícito todo el cargamento, y sin preocuparse de la buena ó de la mala fe de los propietarios, por la consideración de que la confiscación po-

(1) BULMERINCQ, *Des prises maritimes*.

día mirarse en este caso como un legítimo ejercicio de la misma defensa. Debatióse también la opinión expuesta por Persico, á saber: que debía declararse siempre la confiscabilidad de la nave que transportase contrabando, aunque sólo una parte de la mercancía fuese ilícita, y en conclusión, aprobó el Congreso por mayoría el siguiente voto:

«El Congreso, deseando que el comercio de los neutrales se efectúe en los límites de sus derechos pacíficos, sin concurrir á fomentar la guerra, propone que, en caso de cargamento lícito é ilícito, se salven siempre las mercancías inofensivas, sean declarados confiscables, juntamente con la mercancía ilícita, los buques cogidos en flagrante delito de contrabando de guerra propio y directo, salvo que los interesados en la nave demuestren su buena fe.»

1.819. Deseando resolver la cuestión propuesta con arreglo á los principios de derecho, no creemos nosotros que sea muy laudable el voto formulado en el Congreso de Nápoles. En efecto, esto sería disfrazar el justo concepto de la confiscación en caso de contrabando y prolongar indefinidamente el ejercicio del derecho de confiscar la propiedad neutral, fuera de los justos límites consentidos por la razón y por el derecho.

El derecho de confiscar, dado el actual estado de cosas, tiene su fundamento verdadero, según ya hemos dicho, en el derecho natural de la defensa, del que es una garantía. No puede desconocerse que el beligerante tiene un interés legítimo en impedir el tráfico de armas y municiones; pero no puede demostrarse que sea una garantía necesaria de su derecho á confiscar la nave, por la sola razón de que transporte mercancías ilícitas con las lícitas.

Podría, sin embargo, objetarse que si la confiscación del buque no es medio necesario de garantía, es por lo menos el medio más eficaz, porque sabiendo precisamente los neutrales que transportando contrabando de guerra corrían el riesgo de perder el resto del cargamento lícito y el buque, sería tal temor un contrapeso adecuado á la codicia de una ganancia incierta, reprimiendo así con más eficacia el contrabando; á lo cual contestamos nosotros: que el derecho de reprimir las violaciones de los deberes de la neutralidad con determinadas penas, sólo corresponde á la soberanía respecto de sus propios súbditos, no al beligerante por la consideración de su defensa; ésta puede autorizarlo á alejar todos los medios por los que pueda temer ser atacado, y, por consiguiente, á confiscar los objetos de contrabando, pero no el buque que los

transporte; que si respecto de las penas impuestas por quien tiene competencia y jurisdicción para prohibir y castigar, debe admitirse como regla inconcusa que la justicia de la pena no se deriva de su mayor fuerza para atemorizar, y no debe exceder en gravedad al mal causado por el delito, ¿cómo podría admitirse que quien no tenga competencia de jurisdicción para prohibir y castigar pueda exajerar las garantías de su defensa con medidas preventivas de esta naturaleza?

El beligerante tiene derecho á impedir que el enemigo se haga más fuerte recibiendo objetos de contrabando destinados al mismo, y, según los principios de la razón y de la justicia, debe considerarse suficiente para garantir su derecho, la autorización para secuestrar la nave que transporta el contrabando, conducirla á un puerto del beligerante, obligarla á interrumpir su viaje y á soportar todos los gastos y perjuicios que son una consecuencia inevitable del secuestro. El pretender extremar el rigor hasta declarar confiscable la mercancía lícita, conduce á justificar las penas excesivas por la sola consideración de su mayor eficacia para intimidar, como si el fundamento del castigo pudiera ser la intimidación del reo.

Agregamos, además, que por la sencilla exposición del derecho existente se observa, que en aquellos países en que se aplica más rigurosamente el derecho de confiscación por contrabando de guerra, sólo se admite la confiscación del buque cuando aquél constituye la mayor parte del cargamento. Ahora bien: si se atendiese el voto del Congreso de Nápoles, el hecho de transportar cualquier cantidad de contrabando bastaría para autorizar la confiscación del buque.

También se ha empleado, entre otros argumentos, el de que, dedicándose el buque neutral al comercio de contrabando, cesa de ser neutral y se convierte en enemigo; á lo que debe contestarse que el simple hecho del transporte cabe considerarlo como un acto de comercio, pues si á causa de la guerra no es lícito transportar contrabando al enemigo sin exponerse al riesgo de sufrir un secuestro y la confiscación del cargamento ilícito, puede el neutral acometer el transporte de los objetos destinados al beligerante por cuenta y riesgo del destinatario, y que haciendo esto no comete un acto de hostilidad, sino que realiza siempre un acto de comercio, sometándose á las condiciones excepcionales que se derivan del estado de guerra (1).

(1) BULMERINCQ, *Des prises maritimes*.

Podemos admitir que el derecho de presa debe extenderse además de al contrabando de guerra, al barco que lo transporta, sólo en el caso de que la mercancía de contrabando forme la parte principal del cargamento, puesto que el acto realizado por la nave que se presta á transportarla, debe reputarse suficiente para asimilarla á un buque enemigo y hacerla perder su cualidad de buque neutral. En efecto, no puede establecerse diferencia alguna esencial entre la nave fletada expresamente para el transporte prohibido durante la guerra (la cual en el mero hecho de ponerse al servicio del enemigo, se entiende que querría asumir la cualidad de buque enemigo) y aquella que transportando una parte de mercancía inofensiva, transportase al mismo tiempo objetos de contrabando en cantidad tan considerable que viniesen á constituir la parte principal de su cargamento, puesto que no puede alegarse en este caso que el buque se prestase á hacer el transporte prohibido durante la guerra, emprendiendo la navegación con este fin principal. Ahora bien; ¿cómo habría de sostener su derecho á que se la reputase neutral, si el fin principal de la navegación fuese el de prestar un servicio al enemigo? Lo más natural y lo más racional es considerarla en tal caso como desnacionalizada, y someterla á la misma suerte que á cualquier nave enemiga. Si se admitiese lo contrario, seguiríase de aquí un verdadero absurdo jurídico, esto es, el de que un buque por la mera circunstancia de no estar expresamente fletado para prestar servicio al enemigo, pudiese emprender la navegación con el principal objeto de prestar aquel servicio, y pretender después que se le repute neutral. De este modo daríase alientos á la mala fe, con la grave infracción de los derechos correspondientes á los beligerantes y bastaría para frustrar toda defensa por parte de uno de ellos y para alentar á la nave á prestar impunemente servicios al enemigo, con tal que no apareciese estar expresamente fletada para prestarlos.

Resumiendo, pues, nuestra opinión, establecemos la siguiente regla (1):

a) Puede atribuirse al beligerante el derecho de confiscar la nave que transporte contrabando de guerra, con tal que sea secuestrada llevándolo á bordo, ya haya sido fletada para hacer aquel transporte, ya forme parte principal del cargamento dicho contrabando.

(1) Esta opinión ha sido aceptada y defendida por DEGIOANNIS, *De la confiscación y del contrabando de guerra*; VATEL, lib. III, cap. VII, y ORTOLÁN, t. II, pág. 196.

Es, pues, evidente, que cuando el barco esté destinado al enemigo, de modo que constituya por sí mismo el contrabando, podrá el beligerante tratarlo como buque enemigo y confiscarlo sin otro requisito. Debiendo ser considerado por su destino como buque enemigo, podrá el beligerante que lo haya secuestrado someter á la confiscación la mercancía cargada á bordo, aplicando á esta las mismas reglas que deben aplicársele según el derecho de guerra á la mercancía cargada á bordo de un barco enemigo. En una palabra, el buque destinado al enemigo, no es solamente como tal contrabando de guerra, pero debe considerársele en todo como un barco enemigo por su destino.

1.820. Bluntschli formula su opinión en la siguiente regla:

«La nave que transporte contrabando de guerra no podrá ser retenida más que el tiempo necesario para efectuar el secuestro de la mercancía de contrabando; pero ésta no podrá ser capturada cuando las mercancías solo formen una parte mínima del cargamento de aquél y puedan ser confiscadas separadamente. La nave no podrá ser declarada de buena fe presa del crucero, sino cuando el propietario haya conocido que el buque transportaba contrabando y lo haya autorizado (1).

Esta regla no parece que está motivada, porque conduciría en efecto á legitimar la confiscación del buque á título de pena, por la intención culpable del propietario del mismo. Nosotros entendemos, por el contrario, que el derecho de confiscación debe atribuirse al beligerante, á consecuencia del acto jurídico que haya lesionado sus derechos durante la guerra. La autorización del propietario del buque ó la del armador, podrá influir para determinar las consecuencias de la confiscación, dado que esta deba admitirse con arreglo á los derechos de la guerra, cuando se trate de discutir después acerca del daño sufrido y de la obligación de resarcirlo, entre el propietario, el armador y el capitán de la nave que hubiese efectuado el transporte prohibido. Ante el Derecho internacional, no parece que puede influir el conocimiento que de ello tuviese el propietario para admitir ó excluir el derecho de confiscación, puesto que dado que el beligerante pueda obstar, según las leyes de la guerra, el derecho de confiscar la nave que transporte contrabando, el asentimiento ó disentimiento del propietario no puede modificar el derecho mismo, sino que podrá únicamente valer para regir las consecuencias de la responsabilidad

(1) BLUNTSCHLI, art. 810.

entre las personas á quienes el buque pertenezca en propiedad, ó que estuviesen al frente del mismo durante la navegación.

Considerando que el beligerante no tiene derecho á castigar las personas, sino á impedir únicamente todo acto contrario á sus derechos ó que pueda frustrar las operaciones de guerra, fácil es comprender que la intención del propietario y su culpa, no pueden ejercer una influencia decisiva, pues de otro modo se vendría á admitir que el beligerante tenía derecho á castigar al propietario de la nave, porque, habiendo autorizado el contrabando, habría realizado un acto hostil, que podía ser castigado confiscando el buque en beneficio del perjudicado, por haber autorizado aquél el transporte del contrabando, lo cual no parece sostenible.

Esta misma opinión ha sostenido Gessner, que admite también que la confiscación de un buque puede justificarse con arreglo á los principios del derecho cuando el propietario sepa que iba á transportar contrabando de guerra; pero hace notar que la práctica seguida por la mayor parte de los Estados marítimos, á excepción de Inglaterra y de los Estados Unidos, no está conforme con su doctrina, y por consiguiente, se atiene á la opinión menos rigurosa de Vattel y de Hautefeuille, según la cual, la confiscación deberá limitarse á los objetos de contrabando.

Lo dicho en otro lugar debe explicar que no podamos adherirnos á esta teoría, esto es, la de que lo esencial, desde el punto de vista jurídico, es que el propietario del buque haya tenido conocimiento del empleo á que estaba destinado y haya dado su consentimiento tácito ó expreso.

Este razonamiento tiende á dar á la confiscación del contrabando el carácter de pena, y hacer entrar, por consiguiente, el elemento subjetivo, esto es, el del previo conocimiento por parte del armador, para decidir acerca de la extensión de la pena. Según hemos ya repetido, no creemos que la confiscación por contrabando de guerra sea una penalidad en el actual estado de cosas; podrá llegar á serlo si todos los Estados ó la mayor parte de ellos se pudiesen de acuerdo por medio de tratados, para sujetar á la confiscación los buques neutrales que transportasen contrabando, á fin de proveer así más eficazmente á la propia defensa, haciendo este tratado obligatorio para todos sus países. En tal hipótesis, se legitimaría esta penalidad, según hemos indicado. Hoy puede el beligerante, con arreglo á las leyes internacionales, tratar como enemigos á los buques neutrales que por un acto propio se hayan puesto en condiciones de ser considerados de aquel modo, y de to-

mar precauciones y garantizarse contra los actos que lesionen sus intereses. Uno de estos actos es el transportar contrabando de guerra. El beligerante puede impedirlo, y de hecho lo impide confiscando la mercancía; eso es todo. Hecho esto no puede hacer más, porque no debe castigar por actos cometidos en alta mar á quien no sea su súbdito. No es, pues, de interés que el propietario del buque sepa ó no que éste transportaba contrabando; el derecho de confiscación se deriva siempre del hecho del transporte, y no pueden variar las relaciones teniendo en cuenta la intención de las personas. Cuando el contrabando forme la parte principal del cargamento, hemos sostenido que puede confiscarse el buque, pero hemos excluído, aun en este caso, el carácter de pena, admitiéndolo únicamente por la consideración de que la nave, con ese acto, adquiere la cualidad de buque al servicio del enemigo.

1.821. El último caso en que puede ser lícito confiscar la nave, es cuando ocurre la violación del bloqueo. Tampoco se hallan de acuerdo todos los publicistas en sostener si el buque neutral cogido *infraganti* cuando intentaba atravesar la línea ó cuando ya la había atravesado, puede ó no ser confiscado.

La violación del bloqueo ó la tentativa para romper por la fuerza ó por la astucia el cordón, son siempre una participación directa en las hostilidades, que hace que el buque pierda su cualidad de neutral, y autoriza al beligerante para tratarlo como á enemigo.

Además, en la nave que transporta contrabando, puede verse también la nave que realiza por su cuenta y riesgo un acto de comercio; pero la que atraviesa la línea de bloqueo para llevar al enemigo de la escuadra bloqueante víveres y socórros, es evidente que comete un acto de hostilidad directa. El buque tiende en este caso á frustrar una operación militar del beligerante, luego toma parte activa en las hostilidades, y puede ser tratado como enemigo. Además de esto, las razones que excluirían la competencia jurisdiccional del beligerante y el derecho de castigar en caso de contrabando, no militan en favor del caso de violación de bloqueo. La escuadra bloqueante que rodea efectivamente un puerto, que adquiere la posesión de aguas ocupadas, y que puede impedir el paso á través de la línea, puede ejercer una jurisdicción real sobre las mismas aguas, y obligar á todo el mundo á no turbar sus operaciones militares, amenazando con la pena de confiscación á los que contravengan á su orden.

La confiscación de la nave y del cargamento por violación de

bloqueo, está conforme con los principios de la razón y el derecho, pues no falta en este caso un motivo para la pena ni autoridad competente para imponerla. Si con arreglo á los principios generales de derecho extiende la soberanía su poder jurisdiccional al espacio ocupado por el ejército, debe extenderse también este poder sobre las aguas efectivamente ocupadas por la escuadra bloqueante, y considerar eficaz la ley del beligerante que prohíbe atravesar la línea; y en caso de violación no es excesiva la pena de la confiscación de la nave y del cargamento. Lo que debe considerarse como indispensable para legitimar la confiscación es que la nave sea cogida *infraganti*, esto es, en el momento en que intente atravesar la línea de bloqueo, que sea sorprendida en el puerto bloqueado, donde penetró por la fuerza ó con la astucia, ó que sea cogida después de haber atravesado la línea de bloqueo, si fuese perseguida por uno de los buques del beligerante.

Opina Bluntschli que el cargamento de la nave que haya violado el bloqueo, no puede ser confiscado cuando el propietario de la mercancía pruebe de un modo suficiente que la violación tuvo lugar contra su voluntad. «Si el propietario de la mercancía, dice este autor, pudiese demostrar que ignoraba la existencia del bloqueo cuando la expidió con destino al puerto bloqueado, ó que la entregó de buena fe al capitán con la obligación de respetar los bloqueos; en una palabra, si demostrase que el capitán había obrado por su cuenta y riesgo, de un modo contrario á las órdenes recibidas, sería injusto imponer la confiscación de las mercancías.» (Art. 840).

A juicio nuestro, la confiscación del buque y del cargamento en caso de violación de bloqueo no puede considerarse como una pena contra las personas, sin hacer depender de la culpabilidad de los propietarios la confiscabilidad de la mercancía. El beligerante puede llevarla á cabo sin preocuparse de las condiciones subjetivas de las personas. Puede confiscar buque y cargamento, siendo tal confiscación válida y eficaz contra todos. Únicamente en la apreciación de las consecuencias de tal hecho entre los interesados en la nave y en las mercancías, es cuando debe tenerse en cuenta la culpabilidad y la participación de cada interesado; y para descargar de responsabilidad al capitán y al armador respecto de los propietarios del cargamento, debe depender todo de investigar si dichos propietarios expidieron por sí mismos su mercancía al puerto bloqueado, ó si esta expedición se hizo por el capitán sin ellos saberlo, en cuyo caso podrían siempre ejercitar

una acción contra aquél ó contra el armador, no teniendo la confiscación ningún valor respecto de ellos.

1.822. Réstanos examinar un último caso que podría dar lugar á la confiscación de la nave secuestrada, á saber: el de un buque particular del Estado beligerante que hubiese sido secuestrado por un barco de guerra del contrario y recobrado por otro del Estado á que pertenecía. En esta hipótesis, puede surgir la duda acerca de si por haber caído dicha nave en poder del enemigo puede ser considerada sin más como su propiedad, siendo, por consiguiente, aplicables á la misma las reglas que se aplican á los buques enemigos, en cuanto al derecho de confiscarlos durante la guerra. La misma duda puede surgir en la hipótesis de que el beligerante hubiera secuestrado un buque neutral por haber violado los deberes de la neutralidad, y que al conducirlo á lugar seguro se lo hubiese quitado una nave de guerra del otro beligerante. Lo mismo en uno que en otro caso, podría surgir la cuestión de si la nave podía considerarse ó no como una propiedad del enemigo por el simple hecho de hallarse en posesión del mismo, y si el beligerante que la recobra puede ejercitar sobre dicha nave los mismos derechos que le corresponden respecto de la propiedad enemiga.

1.823. Las primeras disposiciones relativas á esta materia se hallan en el *Consulado del mar*, que establecía como regla que, cuando el buque secuestrado por el beligerante fuese conducido á lugar seguro, verificada de este modo su presa, aquel que la hubiese recobrado podía considerarla, juntamente con el cargamento, como cosa del enemigo; pero si el buque hubiera sido recobrado antes de ser conducido al lugar seguro, debía restituirse á los propietarios mediante una retribución proporcionada á los gastos y á los esfuerzos hechos para recobrarla.

En los tiempos modernos se ha regularizado esta materia por Ordenanzas y leyes interiores.

La ordenanza francesa para la marina, dictada en 1681, daba reglas especiales respecto de este punto, las cuales estaban todavía en vigor, y han sido reproducidas en las instrucciones de 1870, que disponen lo siguiente: «Art. 11. En caso de desgracia de un buque nacional ó de que sea capturado por el enemigo, le prestará el comandante toda su ayuda y asistencia, ó se esforzará por recobrarle.

»Este salvamento ó recobro no dará lugar á ningún derecho sobre el buque socorrido ó recobrado; pero en el caso en que un

buque neutral fuese recobrado del enemigo, será dicho buque considerado como enemigo, si ha estado más de veinticuatro horas en poder de nuestro adversario, salvo las circunstancias excepcionales, cuya apreciación se reserva el Gobierno.»

«Si el buque no ha permanecido veinticuatro horas en poder del enemigo, se le dejará pura y simplemente en libertad.»

Según la Ordenanza austriaca de 3 de Marzo de 1864, los buques de esta nación cogidos por el enemigo y recobrados del mismo, se consideraban como buena presa; pero según la Ordenanza de 9 de Julio de 1866, dichos buques deben restituirse siempre á sus propietarios, sin otra deducción que la de los gastos hechos para salvarlos.

El art. 219 del Código italiano de la marina mercante, dispone lo siguiente: «Cuando un buque de comercio nacional haya sido apresado por el enemigo, y recobrado después por un corsario, será restituido al propietario, el cual pagará la quinta parte del valor de los objetos recobrados, si la presa hubiese permanecido durante veinticuatro horas en poder del enemigo, y la décima, si hubiese sido recobrada antes de ese plazo.

»Si el buque secuestrado por el enemigo hubiese sido conducido ya á sus puertos, se observarán las reglas establecidas para las demás presas hechas al enemigo.

»Si el buque mercante nacional ó aliado apresado por el enemigo fuese recobrado por un buque de guerra, deberá siempre ser restituido al propietario, sin retribución alguna.»

El reglamento ruso de 1869 contiene las siguientes disposiciones en su párrafo 120: «Si un buque de guerra ó mercante capturado por el enemigo permaneciere en su poder menos de veinticuatro horas y fuese recobrado, se restituirá á su antiguo propietario, recibiendo el que lo recobre y restituya la tercera parte del valor de la nave y del cargamento recobrado; pero si el buque hubiese permanecido más de veinticuatro horas en poder del enemigo y fuese recobrado por un crucero de la parte contraria, pertenecerá á éste como una presa cogida al enemigo, y aquellos que la restituyan gozarán de los mismos derechos fijados por el reglamento de presas. La restitución de los buques y objetos recobrados hecha por los cruceros rusos, se verificará, respecto de los aliados, con arreglo al principio de la reciprocidad. Si un Estado neutral y no aliado se hallase en guerra con un enemigo de Rusia, y éste apresase un buque perteneciente á dicho Estado ó á los ciudadanos del mismo, y entrase en su posesión completa, si los cruceros ru-