

«sos se apoderasen de dicha presa, no se considerará esto como un recobro, sino como una buena presa del capturante. Si el buque de un Estado neutral fuese apresado por un enemigo de Rusia, se considerará como propiedad enemiga, y, por consiguiente, como buena presa.»

Según el reglamento dinamarqués, se consideran como buena presa hasta las naves nacionales recobradas del enemigo.

Según el reglamento de los Estados Unidos de 1864 (art. 29), el buque capturado y después recobrado, que no haya sido aún declarado buena presa por una autoridad competente antes de ser recobrado, debe restituirse, si fuese reclamado por un ciudadano de los Estados Unidos ó por personas que vivan bajo la protección ó en el territorio de dichos Estados, como perteneciente á los mismos (1).

1.824. De lo anteriormente expuesto se deduce que el derecho vigente sobre esta materia está sumamente discordante y no se ajusta por cierto al principio que debe prevalecer siempre, de respetar la propiedad privada en tiempo de guerra, y no sujetarla á la confiscación sino en los casos previstos por el derecho internacional; antes por el contrario, tiende á legitimar la confiscación, admitiendo sólo alguna templanza en favor de los buques nacionales recobrados. En todos los reglamentos antes citados predomina el principio establecido por Grocio, de conformidad con el consagrado en las leyes romanas, esto es, el de que el derecho de guerra da la plena propiedad de los bienes quitados al enemigo, del que deducía el mismo Grocio que, cuando el beligerante se apoderaba de la cosa de tal manera que el enemigo á quien la había arrebatado debía probablemente haber perdido la esperanza de recobrarla, podía el beligerante considerarse como propietario de la cosa por derecho de guerra; concluyendo de aquí que los buques y las cosas de que el beligerante se había apoderado en el mar podían ser consideradas como presas del capturante cuando éste las hubiese conducido á un puerto ó rada propios, ó en alta mar las hubiese entregado á una escuadra, ó lo que es lo mismo, cuando las hubiese puesto en lugar seguro, porque sólo entonces comenzaba el enemigo á perder la esperanza de recobrarlas.

Este es el concepto que predomina todavía en los reglamentos modernos relativos al recobro de presas, haciendo depender, en efecto, el considerar como propiedad las cosas secuestradas al ene-

(1) Véase BULMERINCQ, obra citada.

migo, de haberlas tenido ó no éste en su poder durante veinticuatro horas.

De lo expuesto anteriormente por nosotros puede deducirse, con toda claridad, que no admitimos el orden de ideas consagrado en los reglamentos, ni el expuesto antes por Grocio para decidir la cuestión de la confiscabilidad de las naves recobradas del enemigo que las había secuestrado.

En efecto; admitido como principio que el secuestro es un acto provisional y no decisivo para atribuir la propiedad de los buques secuestrados al beligerante, considerada como regla general la de que la adjudicación de las cosas secuestradas debe ser el resultado de un juicio y de una sentencia dictada por un Tribunal competente, resulta evidentemente que no puede considerarse como propiedad enemiga aquella de que hubiese tomado posesión mediante secuestro. Aunque hubiese tenido en su poder por espacio de veinticuatro horas ó más las cosas secuestradas, no produciría ningún efecto la toma de posesión de las mismas en cuanto á la adjudicación y expropiación de dichas cosas.

El propietario no queda privado por el secuestro nada más que de la simple posesión de la cosa; sus derechos de propiedad deberán considerarse existentes hasta tanto que se discuta y decida por un tribunal competente la cuestión de la confiscabilidad; por esto no habría llegado el caso de considerar la propiedad enemiga como cosas de aquel que se apoderó de ella por derecho de guerra, si dichas cosas fuesen recobradas por el otro beligerante antes del fallo condenatorio.

1.825. Queriendo, pues, resolver la cuestión propuesta con arreglo á principios racionales, creemos que es conveniente distinguir el caso del recobro verificado por un beligerante contra el otro, de aquel en que el recobro se ha verificado por las autoridades nacionales del buque apresado, si éste hubiese sido accidental ó voluntariamente conducido á un puerto de su país.

El buque mercante secuestrado puede ser recobrado ó por uno de guerra de la otra parte beligerante, ó por un corsario ó por la misma tripulación de la nave capturada. Ahora bien: ya suceda que dicha nave pertenezca á un ciudadano del Estado que la recobra, ya á un neutral, sostenemos que debe ser restituída, juntamente con el cargamento, á sus legítimos propietarios, salvo la obligación de los mismos de pagar los gastos ocasionados, que deberán ser evaluados por el tribunal competente, y dar un premio proporcionado al riesgo que en la empresa hubiere corrido si di-

cho buque hubiera sido recobrado por un corsario, por un buque mercante nacional, ó por la tripulación.

En efecto, la nave recobrada no puede considerarse, como ya hemos dicho, propiedad del beligerante de la parte contraria porque no fué adjudicado al mismo, ni puede ser confiscado en beneficio del beligerante que lo hubiese recobrado, si éste pidiera ser subrogado en los derechos del primer secuestrante y condenar la nave en beneficio del mismo y apropiársela como propiedad del enemigo después que la nave le hubiere sido adjudicada por el mismo tribunal competente, puesto que faltaría el título de la subrogación.

El beligerante podría provocar, en efecto, la adjudicación del buque mercante enemigo por el principio de que la propiedad privada enemiga, mientras rija el derecho actual, puede ser confiscada por derecho de guerra; y es evidente, que el Estado que hubiese recobrado la nave de un ciudadano no puede subrogarse á su enemigo en el derecho de confiscar la propiedad de los nacionales.

El beligerante podrá provocar la adjudicación de los buques neutrales y de su cargamento, cuando por una violación de los deberes de neutralidad se hubiese impuesto con arreglo al Derecho internacional la pena de la confiscación de la nave ó de las mercancías, ó de ambas cosas á la vez.

Debemos notar, sin embargo, que el título para confiscar, cuando haya lugar á esto, resultará de la falta cometida contra los deberes de la neutralidad, esto es, de la indebida é ilegal asistencia prestada por el neutral secuestrado contra el primer secuestrante. Ahora bien; en el supuesto de que el buque fuese recobrado por el otro beligerante antes de la condenación, ¿podría éste hacerlo condenar en su provecho, por la ilegal asistencia que á él mismo le había prestado?

Es, pues, evidente que también en esta hipótesis faltaría el título de la subrogación para provocar la condenación del buque y la adjudicación del mismo. La razón y la justicia exigen que el buque y el cargamento deban restituirse sin más á sus propietarios legítimos y sin retribución alguna si hubiere sido recobrado por un barco de guerra del Estado, y con la obligación de resarcir los gastos y dar un premio, en otro caso, como ya hemos indicado.

En la segunda hipótesis, esto es, en la de que la nave secuestrada hubiese llegado accidental ó voluntariamente á un puerto de su país, siendo de este modo recobrada por el Gobierno ó por

las autoridades de aquel puerto, sostenemos que dicho Gobierno debería custodiar la nave ó mantener el secuestro, subrogándose al beligerante que lo hubiese verificado, hasta que quedase decidida por el tribunal competente la cuestión de la confiscabilidad del buque ó del cargamento. En esta hipótesis no faltaría título para provocar el juicio, puesto que la cuestión de la confiscabilidad del buque podía discutirse y decidirse en interés del beligerante, contra quien la nave secuestrada faltó á los deberes de neutralidad. Si del juicio resultase que para la violación de las leyes y de los reglamentos internacionales relativos á la neutralidad debieran quedar sujetos á confiscación el buque ó el cargamento, esta condenación sería eficaz en todos sus efectos en beneficio del beligerante, y el Gobierno nacional no podría tener interés alguno en impedirlo, estando todos los Estados solidariamente interesados en que se cumplan las leyes y los reglamentos internacionales por sus propios ciudadanos, y no debiendo ninguno de aquéllos proteger á sus nacionales que por faltar á los deberes de la neutralidad hubiesen perdido el derecho á obtener la protección del Gobierno de su país, que tiene interés en mantener lealmente la neutralidad.

En una palabra, el Gobierno nacional podrá pedir con razón la subrogación en los derechos del secuestrante, respecto de la toma de posesión del buque, hasta que no se hubiese verificado el juicio relativo á la confiscación del mismo, pero no deberá impedir la tramitación del juicio relativo á la confiscabilidad de la nave, ni que la sentencia que la hubiese condenado tenga su debido cumplimiento.

Resumiendo la teoría por nosotros aceptada respecto de los buques nacionales recobrados, establecemos las siguientes reglas:

a) No se admitirá el derecho de presa respecto de los buques mercantes nacionales ó de los particulares adscritos al servicio del Estado durante la guerra, que hayan sido apresados por el enemigo, y recobrados antes que el Tribunal internacional competente los haya adjudicado á aquél como buena presa;

b) Incumbe á cada Estado, regular, con leyes propias, la condición de los buques mercantes apresados por el enemigo y recobrados antes de la adjudicación legal;

c) Podrá atribuirse un premio á aquellos que hubiesen libertado el barco apresado, ó le hubiesen recobrado ó salvado en caso de haberlo abandonado el beligerante que lo hubiese secuestrado, pero deberá reputarse siempre contrario al derecho común internacional aplicar á los buques mercantes secuestrados por el enemigo y

recobrados, las mismas reglas aplicables á los barcos enemigos, teniendo en cuenta el derecho de confiscación y presa durante la guerra.

1.826. Pasando ahora á examinar cuándo no debe admitirse el derecho de presa, diremos que, por regla general, no puede atribuirse tal derecho al beligerante cuando aquél no se funde en los principios del derecho internacional.

No se admitirá, pues, el derecho de apresarse un buque, si entendiendo el beligerante que debe fundar el suyo en su propia ley, ó en la promulgada por él al principio de la guerra, cuando esta ley sea contraria á las reglas del derecho común internacional.

Tampoco se admitirá dicho derecho cuando el buque haya sido secuestrado después del término fijado en los preliminares de paz por la cesación de las hostilidades, sin que sea un obstáculo la ignorancia de dicha cesación por parte del crucero que realiza el secuestro.

Será, además, declarado ilegal el apresamiento de un buque secuestrado en aguas territoriales neutrales, aunque se hallase en las condiciones exigidas para confiscarlo, según el derecho común; y de aquí que, cuando se compruebe que el beligerante efectuó el secuestro violando las leyes de guerra relativas á los neutrales, debe el Tribunal declarar nula toda operación de guerra hecha en las aguas territoriales de aquéllos, y nulo también todo derecho sobre la presa.

1.827. Ahora debemos ocuparnos de la forma de proceder ante los Tribunales de presas. No podemos presentar, respecto de este punto, una teoría que corresponda á los principios racionales del derecho, puesto que, por una parte, hallamos que lo que puede tomarse de la práctica seguida por los Tribunales y que tiene también grande autoridad en la jurisprudencia constante de los diversos países, contiene tales anomalías, que habría que aceptar principios completamente excepcionales en materia de pruebas para hallar el fundamento de las reglas consagradas en las sentencias dictadas respecto de este punto; y por otra parte, si nos propusiésemos exponer una teoría racional, faltaría á ésta la eficacia práctica, porque es natural que los Tribunales de cada país se avengan á los reglamentos sancionados por las leyes del suyo y juzguen con arreglo á ellas y á las consagradas en la jurisprudencia. Si se quiere que cese toda incertidumbre de principios respecto de este punto, es indispensable, según en otro lugar hemos dicho, que se pongan de acuerdo los Estados civilizados, y redacten un reglamento

general de procedimiento común, obligándose á observarlo mediante un tratado.

Hasta que se llegue á esto convendrá que los Tribunales se atengan á los principios de derecho común relativos al procedimiento y al orden de los juicios, teniendo presente que, siendo su misión en estas cuestiones una misión de interés internacional, en los casos dudosos deben atenderse á los principios del derecho correspondiente, más bien que á los especiales consagrados en las leyes del propio país.

Los jueces, llamados á sentenciar sobre la validez de la presa de un buque neutral, no deberán perder de vista en el actual estado de cosas, que á consecuencia de la falta de un derecho común internacional, deben asumir la condición de un verdadero Jurado, en lo concerniente á la apreciación de los hechos y de las circunstancias. Cuando no existan tratados que equivalgan en este punto á la ley á que debe sujetarse la sentencia, deberán fallar, ateniéndose á los principios de la equidad más bien que á los rigurosos del derecho histórico, y con la mayor imparcialidad, sin dejarse seducir por la tendencia de favorecer los intereses del Gobierno del propio país, procurar aproximarse á los principios racionales del derecho común internacional aplicando sus reglas. Según éstas, debiendo entenderse que los neutrales no pueden considerarse envueltos en los actos de guerra, á no ser cuando se pruebe que han realizado algún acto de hostilidad, debiendo en caso de duda optar por la presunción en su favor, conviene apreciar las pruebas de modo que no se agraven las sospechas á fin de declarar la inocencia. Deberá, pues, emplearse siempre la moderación en la apreciación de las pruebas, en atención al carácter mismo del juicio, que es esencialmente de índole penal; y como en realidad éste tiende á la condenación, debe entenderse por regla general que las pruebas han de ser concluyentes, y tener siempre todos los requisitos y condiciones que según los principios del derecho común son indispensables para dictar una justa condena penal.

El procedimiento se divide naturalmente en dos partes: una preliminar y de instrucción destinada á fijar los hechos alegados y aquellos de que deba exigirse prueba para decidir respecto de la legalidad del secuestro ó de la confiscación; y otra que se refiere al orden del juicio y á la sentencia que debe pronunciarse.

El mayor inconveniente en esta materia, es el de que como se admite una competencia especial determinada en cada país por las leyes propias, se sostiene también generalmente que debe

regir la misma ley las formas de procedimiento ante los Tribunales. Sería conveniente al menos, que los reglamentos especiales no estuviesen en contradicción con los principios del derecho común, relativos al procedimiento, y aquellos según los cuales deben motivarse las sentencias de los Tribunales. Ha ocurrido, por el contrario, que los Gobiernos han impuesto á los Tribunales de presas reglas verdaderamente excepcionales en materia de procedimiento, y que éstos se han mostrado inclinados á sacrificar los rectos principios por satisfacer los intereses políticos y la egoísta codicia de aquéllos. Respecto de este punto pueden sacarse muchas pruebas de las colecciones de jurisprudencia en materia de presas, en cuyas sentencias se han establecido los principios más contradictorios. Bastará consignar que en el secuestrado se ha pretendido hallar un culpable, considerando aquel acto como título suficiente para legitimar la confiscación, salvo que la culpa imputada se impugnase con pruebas ciertas y evidentes por la parte perseguida, y que, para hacer más difícil la prueba de la inocencia, no han admitido algunas veces los Tribunales otros medios que los existentes á bordo en el momento de la captura.

1.828. Corresponde al tribunal decidir si el buque debe ser condenado ó absuelto, y en este caso, si debe serlo pura y simplemente, ó con resarcimiento de daños y perjuicios por la ilegalidad del secuestro.

La adjudicación de los objetos secuestrados, sólo puede ser la consecuencia de la sentencia definitiva.

La sentencia del tribunal de presas deberá ser motivada y enunciar el hecho y las reglas de derecho común en que se funde la parte dispositiva.

Deberá contener, además, la decisión acerca de la legalidad ó ilegalidad de la captura y la adjudicación de la nave y de todo ó parte del cargamento al beligerante, ó la liberación y la restitución de estas cosas á los legítimos propietarios. También deberá resolver acerca del resarcimiento del daño, cuando las partes estén á ello obligadas, y acerca de todos los gastos del juicio y de los ocasionados por el secuestro y la conservación de las cosas secuestradas.

La sentencia tendrá entre las partes la autoridad de cosa juzgada, y se considerará eficaz para establecer los respectivos derechos.

Las partes deben someterse á lo decidido y ejecutar lo dispuesto en la sentencia. En caso de negativa se considerará como una

violación del derecho común el proceder de la parte que se niegue, y podrá dar lugar á todos los procedimientos establecidos para asegurar su respeto y su observancia.

1.829. Habiendo reconocido el Instituto de Derecho internacional que el actual sistema de administrar la justicia en materia de presas es defectuoso, y que es urgente poner remedio á tal estado de cosas, á fin de proteger los derechos de los neutrales y la inviolabilidad de la propiedad en tiempo de guerra, ha procurado elaborar con sumo cuidado un proyecto de reforma, designando una comisión con el encargo de estudiar la organización del tribunal competente para juzgar en materia de presas marítimas y formular el derecho material y formal que debería constituir el derecho común. Los estudios hechos por la comisión y las discusiones habidas sobre el dictamen por ellas formulado se encuentran en el *Anuario*, y fueron resumidos por Bulmerincq, que escribió una memoria que es la exposición más completa de la doctrina de los publicistas contemporáneos sobre tan importante materia (1).

Consideramos oportuno reproducir aquí este documento, porque el proyecto de reglamento internacional de presas marítimas definitivamente votado por los publicistas del Instituto, debe ser considerado como la más completa expresión de las convicciones jurídicas de los mismos, y como ha sido el resultado de un largo trabajo colectivo comenzado en 1877 y concluido en 1887, debe considerarse con razón como la fiel expresión de la doctrina contemporánea que debe tener la mayor autoridad en consideración al número y á la competencia de los publicistas que á su elaboración han cooperado.

He aquí el texto literal del reglamento votado en las reuniones de Turín, de Mónaco y de Heidelberg:

I.—DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

§ 1^{er} Les navires de guerre et les forces militaires d'États belligérants sont seuls autorisés à exercer le droit de prise, c'est à dire l'arrêt, la visite, la recherche et la saisie des navires de commerce pendant une guerre maritime.

§ 2. La course est interdite.

§ 3. L'armement en course demeure permis à titre de rétorsion contre

(1) Véase el *Anuario* del Instituto, año 1887 á 1888, y la nota en la página 189 del mismo.

les belligérant qui ne respectent pas le principe du § 2. En ce cas, il est interdit de délivrer des commissions à des étrangers.

§ 4. La propriété privée est inviolable sous la condition de réciprocité et sauf les cas prévus au § 23.

§ 5. Le droit de prise à l'égard des belligérants ne s'ouvre qu'après le commencement des hostilités. Il cesse durant l'armistice et avec les préliminaires de la paix. À l'égard des neutres, le droit de prise ne peut être exercé qu'après que les belligérants leur ont notifié l'existence de la guerre.

§ 6. Le droit de prise ne peut être exercé sur les navires et leurs cargaisons que s'ils ont eu connaissance de l'existence de la guerre. Il n'y a pas lieu d'exercer le droit de prise si le patron du navire ou le propriétaire de la cargaison prouve qu'il n'a pas en cette connaissance.

§ 7. Si l'État belligérant qui somme les navires de commerce ennemis de quitter ses ports, leur permet de décharger auparavant les marchandises qu'ils ont à bord et d'en charger de nouvelles, il doit fixer exactement le délai qui leur est accordé à cet effet, et le faire connaître au public. Dans ce cas, le belligérant ne peut laisser exercer un droit de prise contre ces navires avant l'expiration dudit délai.

§ 8. Le droit de prise ne peut être exercé que dans les eaux des belligérants, et en haute mer; il ne peut pas être exercé dans les eaux neutres, ni dans les eaux qui sont expressément, par traité, mises à l'abri des faits de guerre. Le belligérant ne peut pas non plus poursuivre dans les eaux des deux dernières espèces une attaque commencée.

§ 9. Les prises faites dans les eaux neutres, ou dans les eaux qui sont mises par traité à l'abri des faits de guerre, sont nulles. Les navires ou objets capturés doivent être livrés à l'État neutre ou riverain pour être restitués par cet État à leur propriétaire primitif. En outre, l'État du capteur est responsable de tous les dommages et pertes.

II.—DISPOSITIONS SPÉCIALES.

1. De l'arrêt.

§ 10. Les navires de guerre d'un État belligérant sont autorisés à arrêter, dans les cas prévus par le règlement, tout navire de commerce ou privé qu'ils rencontrent dans les eaux de leur État, ou en haute mer, et ailleurs qu'en des eaux neutres ou soustraites aux faits de guerre.

§ 11. Le navire de guerre du belligérant, pour inviter le navire de commerce à s'arrêter, se servira comme signal d'un coup de canon de semonce à boulet perdu ou à poudre. Avant ou en même temps, le navire de guerre hissera son pavillon, au dessus duquel, en temps de nuit, un fanal sera placé. À ce signal, le navire arrêté hissera son pavillon et se mettra en panne pour attendre la visite. Le navire de guerre enverra alors au navire arrêté une chaloupe montée par un officier accompagné d'un nombre

suffisant d'hommes, dont deux ou trois seulement monteront avec l'officier à bord du navire arrêté.

§ 12. Le navire arrêté ne pourra jamais être requis d'envoyer à bord du navire de guerre son patron ou une personne quelconque, pour montrer ses papiers ou pour toute autre cause.

§ 13. Le navire de commerce est obligé de s'arrêter; il lui est interdit de continuer sa route. S'il le fait néanmoins, le navire de guerre a le droit de le poursuivre et de l'arrêter de force.

2. De la visite.

§ 14. Le droit de visite s'exerce dans les eaux des belligérants, en tant qu'elles ne sont pas mises par traité à l'abri des faits de guerre, et en haute mer; il s'exerce à l'égard des navires de commerce, mais non à l'égard des navires de guerre d'un État neutre, ni à l'égard d'autres navires appartenant ostensiblement à un tel État, ni à l'égard des navires de commerce neutres qui sont convoyés par un navire de guerre de leur État.

§ 15. Le droit de visite s'exerce, soit en vue de vérifier la nationalité du navire arrêté, soit pour constater s'il fait un transport interdit, soit pour constater une violation de blocus.

§ 16. Lorsque des navires de commerce neutres sont convoyés, ils ne seront pas visités, si le commandant du convoi remet au navire du belligérant qui l'arrête une liste des navires convoyés et une déclaration consignée par lui et portant qu'il ne se trouve à leur bord aucune contrebande de guerre et quelles sont la nationalité et la destination des navires convoyés.

§ 17. Lorsque le navire à visiter est un paquebot-poste, il ne sera pas visité, si le commissaire du Gouvernement dont il porte le pavillon, se trouvant à son bord, déclare par écrit que le paquebot ne transporte ni des dépêches ni des troupes pour l'ennemi, ni de la contrebande de guerre pour le compte ou à destination de l'ennemi.

§ 18. La visite, à laquelle doit se soumettre tout navire qui n'en est pas exempt en vertu des dispositions des articles 16 e 17, commence par l'examen des papiers de bord du navire arrêté. Si ces papiers sont trouvés en règle, ou s'il ne se présente rien de suspect, le navire arrêté peut continuer sa route. Pourront de même continuer leur route les navires neutres destinés à des expéditions scientifiques, à condition qu'ils observent les lois de la neutralité.

3. De la recherche.

§ 19. Si les papiers de bord ne sont pas en ordre; ou si la visite opérée a fait naître un soupçon fondé, comme il est dit en l'article qui suit, l'officier qui a opéré la visite est autorisé à procéder à la recherche. Le

navire ne peut s'y opposer; s'il s'y oppose néanmoins, la recherche peut être opérée de force.

§ 20. Il y a soupçon fondé dans les cas suivants:

1. Lorsque le navire arrêté n'a pas mis en panne sur l'invitation du navire de guerre;
2. Lorsque le navire arrêté s'est opposé à la visite des cachettes supposées recéler des papiers de bord ou de la contrebande de guerre;
3. Lorsqu'il a des papiers doubles, ou faux, ou falsifiés, ou secrets, ou que ses papiers sont insuffisants, ou qu'il n'a point de papiers;
4. Lorsque les papiers ont été jetés à la mer ou détruits de quelque autre façon, surtout si ces faits se sont passés après que le navire a pu s'apercevoir de l'approche du navire de guerre;
5. Lorsque le navire arrêté navigue sous un pavillon faux.

§ 21. Il n'est pas permis aux personnes qui sont chargées d'opérer la recherche d'ouvrir ni de rompre des armoires, réduits, caisses, cassettes, tonnes, futailles ou autres cachettes pouvant renfermer une partie de la cargaison, ni d'examiner arbitrairement les objets faisant partie de la cargaison qui se trouvent répandus à découvert dans le navire.

§ 22. Dans les cas de soupçon mentionnés au § 20, s'il n'y a pas de résistance à la recherche, l'officier qui y procède doit faire ouvrir les réduits par le patron, et faire faire la recherche dans la cargaison à découvert sur le navire avec le concours du patron.

4. De la saisie.

§ 23. La saisie d'un navire ou d'une cargaison, ennemi ou neutre, n'a lieu que dans les cas suivants:

- 1° Lorsqu'il résulte de la visite que les papiers de bord ne sont pas en ordre;
- 2° Dans tous les cas de soupçon mentionnés au § 20;
- 3° Lorsqu'il résulte de la visite, ou de la recherche, que le navire arrêté fait des transports prohibés pour le compte et à destination de l'ennemi;
- 4° Lorsque le navire a été pris en violation de blocus;
- 5° Lorsque le navire a pris part aux hostilités ou est destiné à y prendre part.

5. De la nationalité du navire, de la cargaison et de l'équipage.

§ 24. La nationalité du navire, de sa cargaison, de son équipage doit être constatée par les papiers de bord trouvés sur le navire saisi, sans exclusion, toutefois, d'une production ultérieure devant les tribunaux des prises.

§ 25. La question de savoir si les conditions de nationalité sont remplies est décidée selon la législation de l'État auquel le navire est ressortissant.

§ 26. L'acte juridique constatant la vente d'un navire ennemi faite durant la guerre doit être parfait, et le navire doit être enregistré conformément à la législation du pays dont il acquiert la nationalité, avant qu'il quitte le port de sortie. La nouvelle nationalité ne peut être acquise au navire par une vente faite en cours de voyage.

§ 27. Les papiers de bord requis en vertu du droit international sont les suivants:

- 1° Les documents relatifs à la propriété du navire;
- 2° Le connaissement;
- 3° Le rôle d'équipage, avec l'indication de la nationalité du patron et de l'équipage;
- 4° Le certificat de nationalité, si les documents mentionnés sous le chiffre 3 n'y suppléent;
- 5° Le journal de bord.

§ 28. Les documents énoncés au précédent article doivent, pour avoir force probante, être rédigés clairement et sans équivoque.

§ 29. Si, dans la constatation d'une circonstance déterminante pour la saisie, il y a évidence quant à la nationalité ou la destination du navire, ou quant à la nature de la cargaison, ou quant à la nationalité du patron et de l'équipage, suivant le fait dont il s'agit,—et qu'un papier de bord ordinairement relatif à l'une de ces questions manque, la seule absence de ce papier n'est pas un motif de saisie, pourvu toutefois que les autres papiers de bord soient parfaitement d'accord entre eux sur le point en question.

6. Des transports interdits durant la guerre.

§ 30. Sont sujets à saisie, durant la guerre, les objets susceptibles d'être employés à la guerre immédiatement, qui sont transportés par des navires de commerce nationaux, neutres ou ennemis, pour le compte ou à destination de l'ennemi (contrebande de guerre). Les Gouvernements belligérants auront à déterminer d'avance, à l'occasion de chaque guerre, les objets qu'ils tiendront pour tels.

§ 31. Les objets de contrebande de guerre doivent être réellement à bord au moment de la recherche.

§ 32. Ne sont pas réputés contrebande de guerre les objets nécessaires à la défense de l'équipage et du navire, pourvu que le navire n'en ait pas fait usage pour résister à l'arrêt, à la visite, à la recherche ou à la saisie.

§ 33. Le navire arrêté pour cause de contrebande de guerre peut continuer sa route, si sa cargaison ne se compose pas exclusivement, ou en majeure partie, de contrebande de guerre, et que le patron soit prêt à livrer celle-ci au navire du belligérant et que le déchargement puisse avoir lieu sans obstacle selon l'avis du commandant du croiseur.

§ 34. Sont assimilés au transport interdit de contrebande de guerre