

las, compararlas y reasumirlas todas, hallamos que el buque y su cargamento serán confiscables en los siguientes casos:— 1.º Si las mercancías de contrabando constituyen las dos terceras partes del cargamento del buque.—2.º Si el buque y las mercancías que no son de contrabando pertenecen al propietario del contrabando.—3.º Si el buque contrabandista pertenece á un propietario, cuyo país esté espresamente obligado por tratados, para con alguno de los beligerantes, á abstenerse en lo absoluto de suministrar al enemigo artículos de aquella especie determinada.—A pesar de eso, no es muy fácil comprender la justicia intrínseca en cuya virtud el buque y las mercancías, que no son de contrabando, deben someterse á pena tan dura y declarárseles buena presa.

XI. Y en efecto, no debemos perder de vista que los súbditos ó ciudadanos de los Estados neutrales, estraños en lo absoluto á las querellas de los beligerantes entre sí, conservan como un principio la verdadera libertad del comercio con cualquiera potencia. Por manera, que si en semejante comercio suministran á una ú otra, ó á las dos ó mas potencias beligerantes simultáneamente, algunas de esas mercancías que se califican de contrabando de guerra, ciertamente que no proceden como enemigos, sino como mercaderes que hacen su negocio particular, y por tanto no se ve con mucha claridad la razon que tengan los beligerantes para tratar hostilmente, y declarar buena presa, á un buque neutral y la parte inofensiva de su cargamento. Cierto es, que los comerciantes al estender sus especulaciones á objetos vedados, hieren los intereses de una ú otra de las potencias beligerantes, y se esponen á sabiendas á los efectos del derecho que estas potencias tienen de impedir semejante transporte; pero la natural consecuencia de estas doctrinas es, que las mercancías sean detenidas, y en último caso confiscadas. Esta confiscacion seria una pena lógica y proporcionada á este delito convencional. Proceder de otra manera, confiscando el buque y todas las demas mercancías no prohibidas, seria aplicar injustamente una pena ecshorbitante, que recaeria frecuen-

temente sobre quien ménos la mereciese. Sin embargo de estas observaciones, varios publicistas modernos, y entre ellos el moderado y juicioso Wheaton (13) aprueban esa confiscacion en los casos propuestos, y es casi uniforme la práctica en este punto.

XII. Tambien está en práctica, entre los ingleses, cierta doctrina que, sin tomar en cuenta los tratados y muchas veces contra su tenor, considera los víveres y comestibles como de *semi-contrabando*.—“Supongamos, dicen los partidarios de esta doctrina, que una escuadra se está armando y provisionando en uno de los puertos pertenecientes á los beligerantes, en donde ecsistan almacenes con tal objeto. Pues bien: en este caso, los víveres que lleven allí los neutrales deben tenerse por contrabando, aun cuando no lo sea por su propia naturaleza: esas mercancías se hacen ilícitas por las circunstancias, y se les puede llamar *contrabando accidental*, comprendiéndose en él hasta el trigo y el dinero.”—Todavía se va mas léjos en este sistema, aun prescindiendo de la hipótesis del equipo y armamento de una escuadra.—“La naturaleza ó carácter del puerto á donde se llevan las mercancías, continúan, sirve para distinguir si estas están destinadas á los usos ordinarios de la vida, ó á usos militares. Si el puerto es simplemente comercial, no habrá contrabando, aun cuando casualmente ecsistan allí algunos buques de guerra; pero si el puerto es militar, como v. g. Brest y Tolon en Francia, Cádiz y el Ferrol en España, aunque el tal cargamento se destine á usos civiles, habrá notorio contrabando.” (14)—La injusticia de esta doctrina salta á la vista, y no hay necesidad de detenerse en demostrarla. Sin embargo, los mismos que la admiten y sostienen, no aplican todo el rigor de la pena en semejantes casos, y solo quieren y pretenden que se *compren* y paguen dichas mercancías, con un diez por ciento de interes, en favor de los dueños, sobre el precio de factura.

(13) Wheaton, Elements of Internat. Law, part. IV, cap. VII.

(14) Véase la esposicion y refutacion de esta doctrina en la obra y lugar citados de Mr. Wheaton.

XIII. El gobierno inglés ha conseguido que esta doctrina se acepte y consigne en algunos tratados, que ha celebrado con varias potencias. Pero ese derecho de comprar para sí las mercancías que se llevan y destinan para otro, no puede fundarse en ninguna noción exacta de la naturaleza, índole y carácter del contrabando de guerra, y en último resultado no es mas que invocar lo que se llama *derecho de la necesidad*. Es cierto que varios publicistas admiten á la *necesidad* como constitutiva de un derecho extremo (15); pero la necesidad puede bien escusarnos de la violencia de los derechos de otro, mas no fundar jamas un derecho positivo é inmanente. Fuera de que, los partidarios del pretendido derecho de *compra preferente* que los beligerantes tendrían respecto de los neutrales, no lo entienden así: no exigen un caso de necesidad absoluta é imperiosa, una *vis major*, ó *vis divina*, como la llamaban los romanos, que les constriña á ello, no: bástales la conveniencia ó el interes de los beligerantes, interes y conveniencia que no se puede calcular hasta donde irían. Los casos de necesidad imperiosa é inevitable son raros, y se pueden acreditar y justificar de una manera muy fácil: los de utilidad y conveniencia son infinitos, variables al arbitrio de cada interesado y sin regla que los dirija. “¿Quién sería el juez en esos casos?” pregunta Bynkershoek, y con sobrada razon, pues no hay cosa mas fácil entónces que buscar pretextos, y hallarlos á cada paso para favorecer sus propias miras. (16)

XIV. Para terminar la presente materia, darémos aquí traducido un pasage del excelente libro de Wheaton, tantas veces citado, acerca del transporte en buques neutrales de tropas y comunicaciones oficiales de los beligerantes.—“El transporte de militares y de pliegos para el servicio del enemigo, dice el dis-

(15) Grocio, De jure belli et pacis, lib. II, cap. II, y lib. III, cap. XVII.—Vattel, Droit des Gens, liv. II, cap. III, § 119.—Kluber, Derecho de gentes moderno, § 44.

(16) Bynkershoek, Quæst. juris publici, lib. I, cap. X.

tinguido publicista, es un hecho de la propia naturaleza que el transporte de objetos de contrabando. Un buque neutral empleado en transportar fuerzas al enemigo, está sujeto á la pena de confiscacion si es apresado por el otro beligerante, sin que pueda libertarle de esta pena la escepcion de fuerza ó violencia, que se le hubiese irrogado para prestar ese servicio.... Si un acto de fuerza ó violencia ejercido por un beligerante contra un buque neutral, pudiese considerarse como justificacion de un acto contrario á los deberes de la neutralidad, ya no sería posible, en el derecho internacional, prohibicion alguna respecto del transporte de las mercancías de contrabando, ó respecto de la participacion en cualquier otro acto hostil. El neutral que se viere obligado á ceder á semejantes violencias y experimenta perjuicios en este forzado servicio, debe protestar, y pedir una reparacion al gobierno que se lo escige por la fuerza. En cuanto al número de tropas, que se juzga necesario, para que un buque incurra en la pena de confiscacion, es muy difícil fijarlo precisamente, atento á que pocas personas calificadas pueden ser de mayor importancia, que un gran número de otras de inferior categoría: dar pasage á un hábil é inteligente general puede ser, en algunas circunstancias, mucho mas pernicioso y trascendental que el transporte de un regimiento entero, pues que pudieran ser mas graves las consecuencias del ausilio de un hombre semejante, y por tanto el beligerante tiene derecho de impedirlo y aun castigarlo. En la sentencia que deba pronunciar el tribunal de presas, á nada conduce que el capitán del buque ignore la importancia y trascendencia del servicio á que se hubiese comprometido, bastando que el beligerante pruebe el perjuicio que podría resultarle de que tal buque se emplease en él. El error en que el capitán se viese inducido, tiene el mismo efecto que la violencia que contra él se hubiese empleado; y si ha lugar de que demande contra alguno reparacion de daños y perjuicios, será contra los que empleándolo forzada ó fraudulentamente, hayan espuesto al buque á ser apresado. De otra suerte, estos medios de transporte se emplearían constantemente, y en

el mayor número de los casos sería casi imposible probar la parte que hubiese tenido el inmediato ofensor. El transporte fraudulento de los despachos del enemigo, somete igualmente al buque neutral, empleado en este servicio, á la pena de confiscación. Las consecuencias de tal servicio son indefinidas y de una importancia mucho mayor todavía, que el transporte del contrabando." (17)—Debe añadirse con el mismo autor, que las razones que preceden y sirven de apoyo á la regla general, no son en manera alguna aplicables á la conducción de despachos diplomáticos de un ministro del enemigo, residente como embajador en un país neutral. Estos despachos, no son mas que un instrumento obligado de las relaciones pacíficas, entre los gobiernos neutrales y los gobiernos beligerantes; y no debiendo la guerra interrumpir estas relaciones, debe dejar libres los despachos que sirven para ellas.

(17) Wheaton, Elements of Internat. Law, part. IV, cap. III, § 25.



LECCION DUODECIMA.

DEL DERECHO DE VISITA.

- I.—Fundamentos de este derecho.
- II.—Necesidad reconocida de ejercerlo.
- III.—Opinion de Rayneval en la materia.
- IV.—Modo, forma y ocasion de ejercer el derecho de visita.
- V.—Casos en que la visita debe ser mas escrupulosa.
- VI.—Estension del derecho de visita.
- VII.—Penas á que se someten los buques neutrales, por su resistencia á la visita.
- VIII.—Doctrina americana sobre mercancías neutrales, embarcadas á bordo de un corsario.
- IX.—Proteccion de un buque de guerra, ó de una escuadra que da convoy.
- X.—Doctrina inglesa en la materia.
- XI.—Casos en que el convoy no escime de la visita.
- XII.—Si el convoy no es nacional sino extranjero, los buques convoyados no están escentos de visita.
- XIII. } Cuestion entre los Estados- Unidos y Dinamarca sobre este punto.
- XIV. }
- XV.—Final término de estas discusiones.

I. Como el estado de hostilidad superveniente entre dos ó mas naciones, no cierra el paso de los mares á las que se hallan en paz, amigos y enemigos navegan indistintamente por ellos con bandera propia, ó tal vez con la agena, si así les conviene. Por lo mismo, se ha establecido por regla general, que en tiempo de guerra, todo buque apercebido en alta mar se presume enemigo, hasta no obtener la prueba en contrario; y esa prueba es la bandera que lleva enarbolada. Si el buque es neutral, debe procurar libertarse de la sospecha, dejándose reconocer para justificar su derecho de llevar la bandera que ostenta. Acreditada su neutralidad, todavía debe presentar la prueba de que no lleva enemigos á su bordo, ni mercancías de contrabando de