

apresan *in transitu*. En tiempo de paz y no habiendo temores de guerra inmediata, este contrato seria perfectamente legitimo y produciria todos sus efectos en juicio. Pero en un caso como el presente, en que su forma lleva manifiestamente por objeto precaver los peligros de una próxima lucha, aquella debe inevitablemente llevarse á efecto. El conocimiento expresa cuenta y riesgo de comerciantes de los Estados-Unidos; pero los papeles no constituyen prueba, si no son corroborados por la declaracion del capitán, y aquí este, en vez de apoyar su contenido, depone que los efectos iban á ser á su llegada del gobierno francés y los papeles ocultos dan mucho color de verdad á esta disposicion. No se necesita mas prueba. *Si el cargamento iba á ser propiedad enemiga á su llegada, el apresamiento es equivalente á la entrega. Los captores por el derecho de la guerra se ponen en lugar del enemigo.*

Esta misma doctrina ha sido sostenida por los juzgados de presas de los Estados-Unidos, y aunque la corte suprema no ha resuelto ningun caso que la confirme directamente, ha basado en sus conclusiones la solucion de otros análogos. Story dice: «En tiempo de guerra no se permite que la propiedad cambie de carácter *in transitu*, ni que la neutralidad proteja los efectos consignados á un enemigo. Estos contratos son válidos en épocas de paz, pero celebrados durante las contiendas ó en su prevision, infringen los derechos de los beligerantes y son realmente fraudulentos. Si se reconocieran como legitimos es seguro que no se encontraria en todo el Océano un solo fardo de mercancías enemigas.» Kent es de la misma opinion.

El Estado de Nueva-York ha sostenido una doctrina contraria, pero sus decisiones no tienen autoridad en la materia. Por tanto, la que se halla vigente allí acerca de este punto es la formulada por Story.

El rigor de la regla anterior es de tal naturaleza, que se aplica al contrato y embarco hecho no ya durante la guerra, sino en su prevision. Y en vano se alegará la dificultad de probar que las obligaciones han sido contraídas en ese sentido, porque el exámen de todos los antecedentes del asunto revelará fácilmente su espíritu y tendencias, y porque, como dice Bello, todo contrato hecho con la mira de paliar una propiedad enemiga, es ilegal y no tiene valor alguno. Si se ha celebrado en tiempo de paz y no previendo la ruptura de las hostilidades, y el cargamento se ha efectuado con posterioridad, los efectos estarán sujetos á captura y confiscacion, careciendo de fuerza legal el acuerdo privado de los contratantes. Por otra

parte, el mero hecho de turbarse la armonía existente basta, por la alteracion que implica en las relaciones internacionales, para invalidar esta clase de convenios.

Puede suceder que estos y el embarque de los efectos se hayan verificado en tiempo normal y sin la intencion mencionada. Es evidente que entónces el cargamento no estará sujeto á captura ni confiscacion. Esta regla se aplica igualmente cuando el consignador ó el consignatario, á cuyo riesgo se hizo aquel, es súbdito del beligerante que la ejecuta, por la misma razon que hemos dado anteriormente.

Un enemigo puede proceder al embarque de mercancías consignadas á un neutral en virtud de un contrato de venta anterior ó de uno sin condiciones. Entónces se estiman como propiedad del segundo desde su entrega á bordo y no cambiando de título durante el viaje, no procede en su contra la captura ni la confiscacion. La decision de este caso se funda en que aquel no falta á sus deberes por traficar legalmente con el beligerante contrario, y en que le corresponde la posesion de las mercancías. Pero para evitar el fraude posible se vigilan muy particularmente los cargamentos que tienen este carácter y se exige que su prueba sea evidente. No basta con que el conocimiento y la factura vayan á nombre del consignatario, epresando que la carga se hace por su cuenta y riesgo; se necesita acreditar porque medios se han adquirido los derechos á las mercancías. Si se alega que ha sido satisfecho su importe debe probarse el saldo; si la propiedad se funda en un contrato de venta que estipule el pago futuro, debe exhibirse. Es preciso en una palabra que se muestre claramente que el consignador no puede reclamar derecho alguno sobre las mercancías una vez embarcadas, á no ser en el caso de insolvencia del consignatario; porque si el primero retiene algun derecho sobre ellas, podrán ser capturadas durante el viaje y confiscadas.

Esta doctrina ha sido sostenida por los almirantazgos de Inglaterra y por la corte suprema de los Estados-Unidos, pudiendo citarse gran número de ejemplos en su apoyo y para su mayor claridad.

Segun los mismos principios establecidos se resuelve la cuestion del expedidor neutral que se convierte en enemigo ántes de la conclusion de su viaje. Sin embargo, debe probarse en este caso, de un modo evidente, la posesion.

Antes de que estallara la guerra entre Inglaterra y los Estados-Unidos, en 1812, un comerciante de Glasgow em-

1812.
Caso ocurrido
con un co-
43

mercante de
Glasgow. barcó unos fardos de mercancías para algunos de Nueva-York. El conocimiento y la factura iban á nombre de estos últimos, y expresaban que el cargamento se hacia bajo su cuenta y riesgo. No obstante, de una carta encontrada á bordo apareció que el consignador, que se habia excedido en sus facultades, les dejaba en libertad de aceptarle en parte ó totalmente. Los efectos fueron apresados, después de declarada la guerra, por un corsario norte-americano y se confiscaron como propiedad del enemigo.

En otro de los casos ocurridos en el trascurso de ella se confiscaron los bienes capturados, porque la factura no especificaba que el cargamento se hacia por cuenta y riesgo de los consignatarios, y porque en una carta que les dirigia el consignador decia, que los efectos debian ser vendidos de cuenta comun ó de la suya.

Cuando las mercancías son dirigidas por un enemigo á un neutral sin órden anterior, si este las admite *in transitu* ántes de ser capturadas, adquirirá su legítima posesion y podrá impedir su confiscacion, probando los hechos. La aceptacion debe ser absoluta y sin condiciones, y su efecto se supone entónces retrotraido á la época misma en que se verificó el embarcó, juzgándose que se hizo á su cuenta y riesgo. En conformidad con esta doctrina se pueden citar muchas sentencias de los tribunales ingleses. La corte suprema de los Estados-Unidos entendió en un caso semejante, pero la admision de los géneros no habia sido incondicional.

Los consignadores tienen, en virtud de las leyes mercantiles de casi todos los pueblos, el derecho conocido con el nombre de *detencion in transitu*; es decir, de revocar el conocimiento y ponerse de nuevo en posesion de los efectos expedidos siempre que sea ántes de su llegada al puerto de destino. Pues bien, segun las de la guerra el único caso en que pueden ejercerle es en el de insolvencia real del que deba recibirlos. Si este advierte con anterioridad al arribo que no las admitirá ó no las pagará, se estima esta declaracion como bastante para probarla. Pero la revocacion hecha por un temor que no se justifica cumplidamente con posterioridad, no se considera bastante para cambiar la posesion.

Legislacion inglesa y norte-americana acerca del particular. Las leyes de los almirantazgos en Inglaterra y en los Estados-Unidos no admiten el cambio *in transitu* del carácter de la propiedad. Las mercancías enemigas al principio del viaje quedan de este modo sujetas á captura y confiscacion hasta su llegada al lugar del desembarque. La regla del

almirantazgo en este caso es distinta de la ley comun, pero se justifica con la necesidad de impedir el fraude.

Un buque holandés, *El Danekebaar Africaan*, reclamado por negociantes que residian en el cabo de Buena-Esperanza, fué capturado en un viaje de Batavia á Holanda, cerca de dos meses después que aquellos habitantes habian vuelto á ser súbditos de Inglaterra. El buque fué confiscado decidiéndose que no habia mudado de carácter *in transitu*, por mas de que ántes del apresamiento los propietarios hubieran pasado á ser súbditos británicos. El del buque al tiempo de hacerse su captura, es, por tanto, determinante de título á la confiscacion. El captor adquiere sobre los apresados con estas condiciones, un derecho incuestionable y que no puede extinguir el cambio subsiguiente de nacionalidad. Debemos notar tambien que en algunos casos, el apresamiento es como provisional y de carácter equívoco, y se define mas tarde por el acto de la declaracion de guerra. *

§ 453. Los deberes de la neutralidad no se oponen á la adquisicion de buques pertenecientes á un beligerante. Los reglamentos y ordenanzas particulares que prohíben estas compras, no tienen carácter obligatorio sino entre los gobiernos que los aceptan. Sin embargo, estos contratos pueden ser objeto en los tribunales de la mas minuciosa investigacion, sobre todo, cuando se han realizado en tiempo de guerra, por la facilidad con que se prestan al fraude.

Para que se considere como válida la venta de esta clase hecha á un comprador neutral, es preciso que sea incondicional y absoluta. Cualquier arreglo ó condicion entre las partes invalidará el contrato ante los tribunales de presas.

Si á pesar de llenar estas condiciones, el buque continúa bajo la direccion y manejo de su dueño primitivo, y empleado en el mismo tráfico y navegacion, se considerará lógicamente que el contrato se ha celebrado con intencion fraudulenta, y en violacion de los derechos de captura, y que el nombre de un neutral cubre una

* Bello, *Derecho int.*, pte. 2, cap. 5, § 1; Halleck, *Int. law*, ch. 20, §§ 6-14; Kent, *Com. on am. law*, vol. I, pp. 86, 87; Duer, *On insurance*, vol. I, pp. 421, 423, 424, 427-435, 441-444, 485; Wildman, *Int. law*, vol. II, pp. 98-107, 112, 113; Abbot, *On shipping*, pp. 326, 365; Wheaton, *On captures*, pp. 89, 90; Emerigon, *Traité des assurances*, ch. 11, sec. 3; Vattel, *Droit des gens*, édition Guillaumin, annotée par Pradier-Fodéré, liv. 2, ch. 18, § 242; Chitty, *Commercial law*, vol. I, pp. 60, 61; Phillimore, *On int. law*, vol. III, § 21; Wheaton, *Elém. droit int.*, pte. 4, ch. 1, § 4.

Caso de un buque holandés

Trasferencia de buques del enemigo á súbditos neutrales.

propiedad realmente enemiga. Así es que podrá ser capturado y declarado buena presa, según las decisiones de muchos almirantazgos. La misma regla se ha aplicado cuando el comprador neutral que reside en otra nación sigue empleándole en relaciones mercantiles con el mismo país á que anteriormente pertenecía : en este caso se ha deducido el carácter de hostilidad, del tráfico á que se dedica. El neutral, según Sir Scott, que comercia con una nación beligerante, debe sufrir las consecuencias todas de su especulación, entre las cuales se encuentra la de que pueda ser considerado como enemigo.

Algunos publicistas sostienen que, cuando un buque mercante enemigo perseguido por el contrario se acoge á un puerto neutral donde se vende para evitar el riesgo de caer en su poder, esta venta infringe los derechos de los beligerantes, pero la compra por el neutral, una vez probado que se ha hecho *bona fide*, se juzga válida. No puede considerarse del mismo modo la de uno de guerra enemigo, porque los neutrales no pueden comprarlos á ninguno de los beligerantes. *

§ 454. Las reglas establecidas por la legislación francesa respecto á la propiedad privada enemiga en las guerras marítimas, deciden que son de buena presa los buques que pertenezcan á los enemigos del Estado y las mercancías de súbditos ó aliados que se hallen á su bordo. La extensión de este principio es tal, qui imprime igual carácter á las de los neutrales que se encuentren á bordo de los mismos.

En marzo de 1854 el gobierno francés declaró, con motivo de la guerra contra Rusia, que no pensaba confiscar la propiedad de los neutrales encontrada á bordo de buques enemigos.

Este derecho, reconocido por las ordenanzas de Luis XIV, ha sido condenado por todos los publicistas, y no se puede considerar como parte de la ley general de las naciones.

Según el tribunal de casación el buque neutral que lleve bandera de la misma clase y haya sido fletado por súbditos franceses en insurrección contra su país, debe ser tratado como enemigo, aun en el caso de arribada forzosa á las costas de Francia.

* Halleck, *Int. law*, ch. 20, §§ 15, 16; Wildman, *Int. law*, vol. II, pp. 84, et seq.; Duer, *On insurance*, vol. I, pp. 444-448; Phillimore, *On int. law*, vol. III, p. 486; Abreu, *Tratado de las presas*, cap. 5, § 3; Wheaton, *On captures*, appen., p. 386; Cushing, *Opinions U. S. attorneys general*, vol. 6, p. 638; Rayneval, *Inst. du droit nat.*, liv. 3, ch. 14, 15.

Esta decisión fué adoptada en el asunto del *Carlos-Alberto*, fletado por la duquesa de Berri, para llevar á cabo una expedición contra el gobierno francés. Habiendo sufrido varias averías en el viaje, se vió obligado á arribar á la rada de Ciotat. Las autoridades francesas hicieron á su bordo algunas prisiones, lo cual dió origen á la cuestión jurídica. En su acusación fiscal en el tribunal de casación, M. Dupin dijo, que no se podía sostener, de una manera general y absoluta, que un buque con bandera neutral ó amiga fuera inviolable, y que lo era en tanto que respetara los principios del derecho de gentes. Nadie negará que la piratería y el contrabando deben ser reprimidos sin atención al pabellón. Este mismo derecho de represión debe corresponder á todo gobierno sobre el buque que, bajo uno cualquiera preste auxilios á las facciones en la guerra civil, ó trate de introducir conspiradores en el territorio. Si el *Carlos-Alberto*, continúa M. Dupin, hubiera sido para nosotros una nave amiga y hubiera observado los deberes de la neutralidad y las reglas del derecho de gentes, podría pretender en justicia nuestra hospitalidad; pero se ha portado como enemigo, ha sido hostil á Francia, ha violado el sagrado derecho que invoca, y no hay razón para sostener que no podíamos capturar á su bordo los criminales que proyectaba desembarcar en nuestros puertos.

El consejo de presas resolvió, el 13 de frimario del año IX, que cualquiera embarcación admitida como amiga en un puerto francés, no podría después ser capturada como enemiga. Esta decisión fué adoptada con motivo del buque portugués *El Camaron*, admitido en el puerto de Cayena como francés, y apresado luego en calidad de extranjero.

Entre las reglas establecidas por el mismo tribunal podemos citar la que considera como buena presa la de un buque de origen enemigo, que se pretende vendido á un neutral antes de la declaración de la guerra, si la venta no se prueba por acto auténtico, y principalmente cuando del conjunto de los hechos resulte que ha sido simulada.

Se ha formulado esta doctrina con motivo de la captura del *Orio*, buque ruso apresado en julio de 1854, al salir de Livornia, por un vapor francés, y fué nuevamente confirmada en noviembre del mismo año en el asunto del *cristiano*. *

* Pistoye et Duverdy, *Traité des prises*, vol. I, tit. 6, ch. 1; vol. II, annexe 3, p. 499.

Caso de un buque sardo fletado por la duquesa de Berri.

Caso ocurrido en Cayena.

Regla establecida por el consejo imperial de presas.

El almirantazgo inglés decidió que podía considerarse como buena presa el buque de procedencia enemiga vendido á un neutral, cuando no fuera provisto de la escritura de venta. Segun esta regla, se decidió la captura del barco *La Cristina*, apresado en agosto de 1854 por la aduana de Liverpool. También resolvió que debía considerarse como tal el enagenado en igualdad de circunstancias después del rompimiento de las hostilidades, y principalmente cuando hubiera motivos para sospechar que la venta había sido ficticia, é incluye en la misma categoría todo el que fuere adquirido por un capitán contrario en la época de la declaración de la guerra, y que se ha naturalizado, con posterioridad, como súbdito de un Estado neutral.

Esta regla fué aplicada, en 1854, á la captura del *Juan Christophe*, buque ruso adquirido por su capitán, súbdito de la misma nación, cuatro días después de haberse naturalizado en Altona (Dinamarca), posteriormente á la declaración de la guerra entre Rusia y la Gran-Bretaña. La decisión anterior del almirantazgo inglés pone de manifiesto lo mucho que importa en las guerras marítimas determinar, como dice Bello, las circunstancias, que independientemente de la verdadera nacionalidad de un individuo, le constituyen enemigo de un beligerante imprimiendo este carácter en sus bienes. *

§ 455. Bello dice que se adquiere un carácter hostil, primero, por tener bienes raíces en territorio enemigo; segundo, por domicilio comercial; tercero, por domicilio personal; y cuarto, por navegar con bandera y pasaporte de potencia enemiga. En todos estos casos procederá la declaración de buena presa, que se funda principalmente en la nacionalidad, segun el derecho de gentes, del propietario de los bienes capturados. Esto no obsta, sin embargo, para que en muchos de ellos se deduzca de circunstancias independientes de aquella la significación de los bienes capturados, explicándose de este modo que los de un neutral, de un súbdito ó de un aliado puedan ser igualmente objeto de captura y confiscación. Así, como hemos indicado, la bandera y pasaporte enemigo determina la enemistad del buque y, le sujeta á confiscación, aunque sea propiedad de un neutral. Y aun puede acontecer que las mercancías se confisquen por este mismo motivo,

* Pistoye et Duverdy, *Traité des prises*, vol. II, tit. 6, ch. 2, sec. 4, pp. 15-17 Bello, *Derecho int.*, pte. 2, cap. 5, § 1.

siempre que sea posible sospechar que el buque coadyuva de alguna manera á los planes del beligerante contrario. *

§ 456. Fúndanse las consideraciones expuestas en que los tribunales de presas se atienen solo en sus decisiones al título legal de los bienes capturados, sin que por razones de equidad, ó en atención á hechos ó contratos privados puedan ser destruidos los derechos de los captores. La única excepción de este principio es referente á ciertas obligaciones, que producen un derecho real, *jus in re*, como sucede con la cantidad debida por el flete del buque. **

§ 457. Los derechos que concede la guerra marítima á los beligerantes sobre la propiedad privada, exigen que los buques vayan provistos de los documentos que se designan con el título de papeles de mar para probar su nacionalidad, procedencia y destino, y los de las mercancías que lleven á bordo. Pueden citarse muchos tratados estipulando como indispensable la condición de que los buques se proveyeran de estos papeles. Entre otros debe recordarse el de comercio de Utrech, celebrado entre Inglaterra y Francia, cuyo artículo 21 se refiere al punto en cuestión.

Los papeles de mar, son: el pasaporte, los títulos de propiedad, los manifiestos de carga, el rol de la tripulación, el contrato de fletamento, la patente para navegar, el conocimiento, las facturas, el diario de la navegación y los certificados consulares.

El pasaporte contiene el permiso de un gobierno neutral que autoriza al capitán ó patron del buque para navegar. En este documento se expresan su nombre y domicilio nacional y el del buque y su designación. Puede indicarse también, pero no es condición esencial, su destino y el de las mercancías; y, segun los reglamentos de algunas naciones, su efecto dura para un viaje, entendiéndose que este no termina hasta el regreso al puerto de procedencia:

Los títulos de propiedad del buque sirven para manifestar el carácter nacional de su propietario, y ya hemos visto la importancia suma que en el mayor número de casos tiene su determinación.

* Bello, *Derecho int.*, pte. 2, cap. 5, § 1; Riquelme, *Derecho púb. int.*, lib. 1, tit. 2, cap. 14; Halleck, *Int. law*, ch. 20, § 17; Phillimore, *On int. law*, vol. III, pp. 485, 487; Wildman, *Int. law*, vol. II, pp. 93, 94.

** Halleck, *Int. law*, ch. 20, § 18; Duer, *On insurance*, vol. I, p. 535.

Manifiestos de carga. *Los manifiestos* se refieren á la carga, especificando su naturaleza y calidad, su destino y procedencia. El contenido de este documento puede comprenderse en el pasaporte.

Rol de la tripulacion. *El rol de la tripulacion* expresa el nombre, edad, naturaleza y domicilio de los oficiales y gentes de mar; sirviendo así para comprobar el carácter nacional de la tripulacion. Algunas naciones declaran buena presa los buques en que el sobrecargo ú oficial mayor es enemigo, ó en que mas de los dos tercios del equipaje se hallan en este caso, ó cuyo rol no está legalizado por los funcionarios competentes del puerto neutral de que procedan, á no ser que se pruebe que ha sido preciso tomarles para reemplazar los muertos. En algunos Estados el rol expresa solamente el número de la oficialidad y tripulacion, haciendo constar que la mayor parte se compone de súbditos de potencias neutrales.

Contrato de fletamento del buque. *El contrato de fletamento del buque* es otro de los documentos por el cual puede calificarse el carácter hostil ó neutral de la nave.

Patente de navegacion. *La patente de navegacion* se expide por el jefe del Estado autorizando á un buque para navegar bajo su bandera, y gozar de las preferencias de su nacionalidad. Debe contener su nombre, descripción y cabida, y el nombre y residencia del propietario. Este documento se devuelve al gobierno que lo expide, cuando un extranjero adquiere su propiedad.

Conocimiento *El conocimiento* es el instrumento ó resguardo que contiene la indicacion de los efectos que el cargador ha entregado á bordo para su transporte. Generalmente se expiden cuatro documentos de esta clase: uno para este, á fin de que le sirva de título para acreditar las mercancías que haya cargado; otro para que el consignatario pueda reclamarlas y ver si se le entregan todas; otro para el capitán, y otro para que el armador pida el flete correspondiente. El carácter privado de estos documentos hace que no produzcan la misma fé que el contrato de flete.

Facturas. *Las facturas* contienen una lista de los géneros que envían los expedidores á los consignatarios con expresion de sus precios. La fuerza de estos documentos es de poca importancia por la facilidad con que pueden adulterarse.

Diario de la navegacion. *El diario de la navegacion*, llevado por el capitán, puede ser consultado con mucho provecho sobre el verdadero carácter de la nave y del viaje, y cuando se falsifica, es fácil descubrir la impostura.

Por último, los *certificados consulares* expedidos por los cónsules de las naciones beligerantes, constituyen tambien otro género de documentos, de los cuales se desprende el carácter nacional. Certificados consulares.

A pesar de la importancia innegable de los papeles de mar, todos pueden ser falsificados, y la falta de alguno no debe implicar, como dice Wheaton, un motivo racional y concluyente de confiscacion. Sin embargo, algunas potencias beligerantes se han fundado en ella para decretar la confiscacion del buque capturado, pero esta práctica está muy léjos de constituir una regla de derecho internacional. Los tribunales de presas debieran atender con el mayor cuidado á los títulos de propiedad de la nave, y á las pruebas auténticas de su venta, caso de que apareciera vendida, y fundar principalmente en esta causa sus decisiones. Así lo sostiene con mucha razon y oportunidad, en nuestro concepto, Lord Stowell.

Pero si la falta expresada no justifica la confiscacion del buque, legitima su detencion por los cruceros beligerantes. Así, el que se dé á la vela sin ellos se expone en tiempo de paz á ser tratado como pirata, y en el de guerra á ser capturado. Estos documentos no tienen, sin embargo, la misma importancia, segun la distinta legislacion de los Estados, ni segun las doctrinas de los publicistas.

Los almirantazgos de Inglaterra y de los Estados-Unidos admiten que se puede sostener el carácter neutral de un buque que no vaya provisto de pasaporte ni registro. Opiniones de los almirantazgos ingleses y norteamericanos.

Massé afirma, como Bello, que la carencia de pasaporte es causa necesaria de confiscacion. Hautefeuille, Pistoye y Duverdy no le dan esta importancia, y algunas sentencias de los tribunales franceses han aplicado idénticos principios.*

§ 458. La legislacion francesa sobre los documentos de que deben ir provistos los buques de una potencia neutral en tiempo de guerra marítima está contenida en el reglamento de 26 de julio de 1778. Su artículo 20 dispone que los dueños de buques neutrales tendrán que acreditar su carácter por medio de pasaportes, conocimientos, facturas y otros papeles de mar, de los 1778. Reglamento francés.

* Bello, *Derecho int.*, pte. 2, cap. 8, § 11; Pistoye et Duverdy, *Traité des prises*, tit. 6, ch. 2, sec. 4; Halleck, *Int. law*, ch. 20, §§ 19, 20; Kent, *Com. on am. law*, vol. I, p. 130; Hautefeuille, *Droits des nations neutres*, tit. 12; Massé, *Droit commercial*, liv. 2, tit. 1, § 342; Abreu, *Traité des prises*, pte. 1, ch. 2, § 17; Martens, *Des armateurs*, § 21; Merlin, *Répertoire*, tit. *Prises maritimes*, § 3; Dalloz, *Répertoire*, tit. *Prises maritimes*, sec. 3; Wheaton, *On captures*, pp. 65, 66; Valin, *Des prises*, pp. 55, 56; Duer, *On insurance*, vol. I, pp. 550, 551.

cuales uno al menos patentizará dicha calidad. El artículo 41 dice que los tribunales se atenderán solamente á los papeles que se encontraren á bordo del buque capturado.

Estas disposiciones, segun decision del consejo de Estado, del 8 de agosto de 1811, no se aplican á los buques de una potencia aliada.

1811.
Decision
del consejo
de Estado.

Pistoye y Duverdy notan que las declaraciones de la tripulacion podrán prevalecer sobre los papeles encontrados á bordo en el caso en que deponga contra sí misma, y por tanto, contra sus intereses, es decir, siempre que sus deposiciones sirvan para declarar fundadamente como buena presa el buque capturado. Estos autores se apoyan para emitir su juicio en una sentencia del consejo de Estado de 1692, citada por Valin. Sin embargo, ántes de aceptar aquellas como válidas, los juzgados y tribunales de presas deben cuidar de que la tripulacion no se haya entendido con los captores en perjuicio de los armadores.

Fuerza legal
de las declara-
ciones de
la tripula-
cion.

Pasaremos á enumerar, lo mas brevemente que nos sea posible, las reglas establecidas por la jurisprudencia francesa sobre la fuerza jurídica y probatoria de los papeles de mar. Los casos y las decisiones que podriamos citar son numerosísimos, y nos apartarian en cierto modo de nuestro objeto. Nos limitaremos, pues, á los de mayor importancia.

Jurispruden-
cia francesa
sobre el va-
lor jurídico y
probatorio de
los papeles
de mar.

La presa de un buque de cabotaje que no vaya provisto de papeles de mar, no será válida siempre que en la nacion á que pertenezca acostumbren los de su clase á navegar sin documento alguno.

El consejo de Estado dictó esta sentencia en 1828, con motivo de la captura de dos buques griegos por el brick de guerra *Le Nisus*, y el mismo cuerpo declaró buena presa el místico de la misma nacion, apresado sin papeles de mar, por *La Junon*, por mas que los propietarios se opusieron á su validez probando que era de cabotaje. El fallo se fundó en que era un buque de guerra, y no podia considerarse incluido en el caso resuelto de *Le Nisus*.

Aunque un buque justifique su neutralidad por papeles de mar en forma, puede ser declarado buena presa si se comprueba su carácter hostil por otros documentos que se encuentren á bordo.

En el juicio promovido por el apresamiento de *La Mally* en 1800, el consejo de presas declaró legítimos y en forma, el pasaporte, el conocimiento, títulos, contrato de fletamento, etc., etc. No obstante, una carta encontrada á bordo pro-

*300.
Apresamiento
de *La Mally*.

baba concluyentemente que era un buque inglés que viajaba con bandera y papeles de los Estados-Unidos, y en su consecuencia fué confiscado y adjudicado á los captores con todo su cargamento.

En el de *Le Winyan* se reconoció tambien la regularidad mas completa en sus papeles de mar. Sin embargo, de los demás documentos se dedujo con entera evidencia que el buque era inglés, y fué declarado buena presa.

Captura del
Le Winyan.

Puede suceder que los captores no presenten los papeles y documentos de la captura. La jurisprudencia francesa ha resuelto que en este caso se proceda tambien al juicio, y que los tribunales se apoyen en los datos que se puedan proporcionar, y principalmente en los informes de las autoridades.

En esta regla fundó el consejo de Estado su decision en el apresamiento del *San Buenaventura*, buque español capturado por *La Réussite*.

Confiscacion
del buque
español *San
Buenaven-
tura*.

No es preciso que los documentos admitidos como prueba de neutralidad sean presentados en el acto de la captura del buque, siempre que sea evidente que en dicho momento estaban á bordo.

M. Portalis decia sobre este punto, en su dictámen al consejo de presas, el año VIII de la república, con motivo del apresamiento verificado por *Le Bordelais*: « La propiedad neutral debe probarse por medio de los pasaportes, conocimientos, facturas y demás papeles de mar, correspondiendo esta prueba al capturado. Pero una vez probado aquellos, si un captor supone fraude, debe patentizarlo á su vez estableciendo su excepcion con pruebas concluyentes.»

Dictámen del
consejo de
presas fran-
cesas en el
año VIII de
la república.

Entrando después en el exámen detenido de la cuestion, sostenia la doctrina que hemos formulado anteriormente, la cual fué admitida por el consejo. Pueden consultarse sobre el mismo asunto las decisiones que recayeron en las capturas del *Sa Juan* y el *Neptuno*.

Los buques franceses están exceptuados del rigor de algunas de las reglas anteriores: así se decidió en el caso de *Les Deux Charlottes* contra *Le Flibustier*.

Excepcion en
favor de los
buques fran-
ceses.

Esta misma facultad se ha concedido á los aliados. El consejo de Estado discutió ampliamente la cuestion cuando el apresamiento de *Le Jonge-Cornelis*, resolviendo la devolucion de la captura, declarando al mismo tiempo que los captores habian estado en su derecho al detenerlo.

Aplicacion
de estas ex-
cepciones en
favor de los
aliados.