

rán libres las mercancías de carácter ambiguo pertenecientes al súbdito de una potencia neutral ó dudosa, destinadas á un puerto cuya significacion militar ó mercantil no sea apreciable; pero si este fuera una plaza fuerte se considerarán como contrabando.

Arms and ammunition, or all things, solely and directly applicable in war, on the road to an enemy, are contraband. Las armas y municiones y todo lo que sea de un uso directo para la guerra tendrán la misma consideracion, siempre que se trasporten con destino al contrario.

A friend's ships in a foe's service are foe's. Las naves neutrales al servicio del enemigo, adquieren igual carácter.

Ships and what ships are made from, in contraband of war, is the same thing. Bajo el punto de vista del contrabando de guerra los buques y los materiales de que se componen son una cosa idéntica.

Money, and what stands for money, in contraband of war are liable. La moneda y sus componentes pueden ser conceptuadas como de ilícito comercio.

Provisions going as provend for armies or navies are lawful prize. Serán buena presa la de las provisiones dedicadas al abastecimiento de los ejércitos ó escuadras contrarios.

In contraband, whatever may be of use in war may be taken on payment. Todos los artículos de cualesquiera clase que sean, con tal que sirvan para la guerra, pueden ser apresados mediante el pago correspondiente.

Fraud forfeits all neutral rights. Si los neutrales emplean el fraude, pierden todos sus derechos a la neutralidad.

Contraband confiscates all of the same bulk and of the same owner. El cargamento compuesto de mercancías libres y de otras que tengan el carácter opuesto será confiscable en totalidad si pertenece al mismo propietario (1).

Legislacion francesa. La ordenanza de 1681 es la legislacion vigente en Francia. En su artículo 11 se dispone, que las armas, pólvora, balas, y hasta los caballos y equipajes destinados al servicio

(1) Moseley, *What is contraband of war and what is not*, London, 1861.

En la sesion de la Cámara de los comunes, de 30 de marzo de 1854, fué interpedido el gobierno inglés sobre lo que debia entenderse por contrabando de guerra y respondió que este término se aplicaba en primer lugar á las armas y después á los víveres y municiones destinados al enemigo. En otra sesion el primer lord del almirantazgo refiriéndose á la expedicion del almirante Plumridge en el golfo de Bothnia, decia, « nadie dudará de que las mercancías, madera, alquitran, cuerdas, pez, son contrabando de guerra. »

del enemigo serán capturables sin tener en cuenta para nada la nacionalidad del buque que los conduzca, ni la persona á quien pertenezcan. Estos son los principios que el gobierno francés ha reconocido, separándose de ellos únicamente en circunstancias excepcionales, como, por ejemplo, en 1724 respecto á Dinamarca y en 1794 relativamente á los Estados-Unidos.

El reglamento de corso que rige en España califica de ^{Legislacion española.} contrabando, las armas, el salitre y todos los instrumentos preparados para la guerra. Los víveres se consideran del mismo modo cuando estan consignados á un puerto bloqueado, pero fuera de este caso se declaran libres, si el adversario les conceptúa como tales. En idéntico sentido se hallan redactados los tratados que aquella nacion ha celebrado con otras.

Prusia no ha publicado ninguna ley sobre este particular, ^{Legislacion prusiana.} antes de la neutralidad armada de 1780, pero habia manifestado, sin embargo, cual era su modo de pensar en esta materia, con motivo de un suceso que alcanzó grande celebridad. En 1744 un número considerable de buques suyos fueron capturados por los cruceros ingleses, y los almirantazgos fallaron su confiscacion, atendiendo á que trasportaban municiones navales para Francia. Este acto dió lugar á que Federico II reclamara enérgicamente una indemnizacion del gabinete de Lóndres, y no habiéndola obtenido, se apoderó á su vez del capital y los intereses del empréstito inglés contraido sobre las rentas de la Silesia; obligando así á la Gran-Bretaña á que accediera, como lo hizo, á su demanda.

Por lo general, los Estados-Unidos, han declarado de ^{Legislacion norte-americana.} ilícito comercio las armas y municiones, aplicando esta denominacion en algunas ocasiones á otros efectos de uso dudoso.

Del rápido exámen que hemos hecho de la legislacion ^{Resúmen.} subsistente sobre este particular en varios Estados del uno y del otro continente se deduce fácilmente que reina en ella tambien la falta de fijeza que se observa en las doctrinas de los escritores y en las estipulaciones de los tratados. Mas con igual inconveniente nos encontraremos si recurrimos á las sentencias de los tribunales, en las que predomina la indeterminacion de que nos lamentamos llegando en muchas ocasiones á ser abiertamente contradictorias las

pronunciadas por los mismos jueces en casos completamente idénticos. *

Clasificación
de las mercancías
ó efectos de
contrabando.

§ 648. En la imposibilidad, pues, de precisar cuales son las mercancías ó efectos cuyo tráfico no es libre en tiempo de guerra, pasaremos á clasificar aquellos mas generalmente reconocidos en el concepto indicado, manifestando las razones en que se funda la restriccion que pesa sobre ellos; empezando por los de uso dudoso, *usus ancipitis*. **

Trigo, harina
y otras sustancias
alimenticias.

§ 649. Fundándose siempre en la necesidad de hacer al enemigo el mayor daño posible, se ha conceptualizado como incluidos en aquel número el trigo, la harina y en general, todas las sustancias alimenticias; pero debe advertirse que esta regla se ha aplicado mas bien á los revolucionarios, es decir, contra personas que no tienen carácter de beligerantes ó enemigos extranjeros. Por lo demás, ni la significacion que tienen las guerras actuales, ni el modo con que se realizan las operaciones militares justifican en ningun caso, por lo ménos en los pueblos verdaderamente civilizados, la adopcion de semejante medida. Así es que cuando Federico IV de Dinamarca trató de impedir la importacion de víveres en Suecia, todas las naciones, incluso Inglaterra, protestaron contra aquella disposicion. Resulta, pues, que solo en el caso de bloqueo procede la prohibicion para efectuar esta clase de transacciones. ***

Metales preciosos.

§ 650. Los argumentos que anteceden se han aplicado tambien para sostener que el dinero y los metales preciosos.

* Hautefeuille, *Droits des nations neutres*, vol. II, pp. 402-414; Pistoye et Duverdy, *Traité des prises*, vol. I, pp. 392-406; Ortolan, *Diplomatie de la mer*, vol. II, pp. 243, 244; Halleck, *Int. law*, ch. 24, §§ 17, 18; Wheaton, *Elém. droit int.*, pte. 4, ch. 3, § 24; Wheaton, *Hist. des progrès du droit des gens*, p. 130; Riquelme, *Derecho púb. int.*, vol. I, p. 287; Heffter, *Droit int.*, § 170; Merlin, *Répertoire*, tit. *Prises maritimes*, § 3, art. 3; Dalloz, *Répertoire*, tit. *Prises maritimes*, sec. 3, art. 2; *U. S. statutes at large*, vol. VIII, passim.; *Edinburgh Review*, n° 203, julio, 1854; *Life of sir L. Jenkins*, vol. II, p. 751.

** Hautefeuille, *Droits des nations neutres*, vol. II, pp. 127, et seq.; Halleck, *Int. law*, ch. 24, § 19; Heffter, *Droit int.*, §§ 159, 160; Phillimore, *On int. law*, vol. III, §§ 251, et seq.; Duer, *On insurance*, vol. I, p. 634; Manning, *Law of nations*, pp. 301, 302; Wildman, *Int. law*, vol. II, pp. 110, et seq.

*** Hautefeuille, *Droits des nations neutres*, tit. 8, sec. 2; Halleck, *Int. law*, ch. 24, § 24; Azuni, *Droit maritime de l'Europe*, vol. II, ch. 2, art. 2, § 29; Ortolan, *Diplomatie de la mer*, liv. 3, ch. 6; Pistoye et Duverdy, *Traité des prises*, tit. 6, ch. 2, sec. 3; Bello, *Derecho int.*, pte. 2, cap. 8, § 4; Riquelme, *Derecho púb. int.*, lib. 1, tit. 2, cap. 15; Heffter, *Droit int.*, § 160; Lampredi, *Commerce des neutres*, pte. 1, §§ 7, 9; Duer, *On insurance*, vol. I, pp. 638, 639; Polson, *Law of nations*, p. 63; Manning, *Law of nations*, pp. 299, et seq.

sonos deben tener la consideracion mencionada. No obstante, el primero es solo el instrumento general de los cambios, y bajo este aspecto no se halla sujeto á las leyes de la guerra. Hay mas, si los segundos se califican como algunos pretenden, será preciso admitir que las facultades de los beligerantes no tienen límites, lo que equivale á decir que la guerra destruye la significacion exterior de los combatientes y sus relaciones internacionales con los neutrales. Por supuesto que no deben confundirse estos principios generales con el caso en que un soberano, después de haber proclamado su neutralidad, se los facilitara á uno de los que estuvieran empeñados en la lucha, porque este es un acto completamente hostil que podria ocasionar hasta un rompimiento de hostilidades. *

§ 651. Hubner ha colocado entre los géneros prohibidos las telas y paños adecuados para uniformes. Ningun tratado les da, sin embargo, este carácter, que el autor citado justifica, no en atencion á su propia naturaleza, sino segun el destino del buque que los trasporte, esto es, con referencia á una circunstancia accidental y agena á la nocion del contrabando de guerra.

Telas y paños para vestuario de tropas.

§ 652. Pocos puntos han dado lugar, en la materia de que estamos tratando, á debates mas numerosos, que el relativo á las maderas de construccion, cáñamo, lana, alquitran, hierro, cobre en láminas, pez, brea, etc., etc.

Municiones navales.

Las municiones navales, dice Hautefeuille, no pueden usarse para la guerra en el estado que las entrega el comercio. Necesitan ser nuevamente trabajadas al efecto, perdiendo así su forma primitiva. De aquí deduce que los artículos nombrados no tienen los caracteres constitutivos del contrabando, y que, segun el derecho de gentes, no puede prohibirse su tráfico. Pero á pesar de estos raciocinios, es lo cierto que casi todas las naciones les incluyen en el número de los no permitidos.

Opinion de los escritores.

Hubner y Galiani las han dividido en dos clases; comprendiendo en la primera, los mástiles, maderas, áncoras, cables, etc., etc., propios para los grandes buques de guerra, y en la segunda los que se emplean para los pequeños, eximiendo á la última del carácter de contrabando con que califican á la otra. Pero esta distincion arbitraria no ha sido reconocida por ningun tratado, y no creemos que pasará nunca de ser una opinion individual. Hubner afirma igualmente que las embarcaciones para la armada construidas

* Proudhon, *Contradictions économiques*.

en puertos neutrales por cuenta de uno de los beligerantes pueden capturarse, si se las encuentra navegando con rumbo al territorio enemigo.

El almirantazgo inglés asienta como jurisprudencia admitida, que todos los artículos útiles para construir y equipar buques de guerra son de ilícito comercio, en tanto que no existan estipulaciones en contrario. *

§ 653. Apoyándose de nuevo en el razonamiento de la transformación que necesitan para ser empleadas, Hautefeuille opina que las materias primeras útiles para la fabricación de armas y municiones deben ser de libre tráfico. Sin embargo, casi todos los tratados reconocen, como hemos visto, el principio contrario, y el mismo autor que acabamos de citar, manifiesta que hasta los mas liberales, esto es, los que conceden al comercio mayor amplitud de acción, clasifican el salitre entre las municiones de guerra (1): la misma regla se aplica al carbon y al azufre. Pero ¿qué concepto merecerá el algodón que sometido á ciertas preparaciones químicas puede reemplazar á la pólvora usada en la artillería? Esta duda se resuelve fácilmente: desde el momento que adquiera esta calidad debe ser conceptuado del mismo modo que el objeto cuyas veces hace (2). **

* Halleck, *Int. law*, ch. 24, §§ 21, 22; Hautefeuille, *Droits des nations neutres*, vol. II, pp. 143, note 145; Hubner, *De la saisie des bâtiments neutres*, vol. I, pte. 2, ch. 1, §§ 5, 10; Galiani, *Dei doveri dei principi neutrali*, cap. 9, § 4, art. 9; Wheaton, *Elém. droit int.*, pte. 4, ch. 3, § 24, note; Bello, *Derecho int.*, pte. 2, cap. 8, § 4; Ortolan, *Diplomatie de la mer*, liv. 3, ch. 6; De Cussy, *Droit maritime*, liv. 1, tit. 3, § 14; Heffter, *Droit int.*, § 160; Duer, *On insurance*, vol. I, pp. 635, 636; Phillimore, *On int. law*, vol. III, § 234; Polson, *Law of nations*, p. 63; Wildman, *Int. law*, vol. II, p. 212; *Edinburgh Review*, n. 203, July 1834.

(1) Entre estos tratados se encuentran los de Utrecht en 1713; el de 1667, entre Suecia y Holanda; el de 1778, entre Francia y los Estados-Unidos; el de 1786 entre Francia é Inglaterra, y los de 1780 que sirvieron de base á la neutralidad armada.

(2) Esta cuestion ha sido tratada y resuelta en distinto sentido por Hautefeuille.

** Hautefeuille, *Droits des nations neutres*, vol. II, pp. 147, 150; Grotius, *Droit de la guerre et de la paix*, édition Guillaumin, annotée par Pradier-Fodéré, liv. 3, ch. 1, § 5; Vattel, *Droit des gens*, édition Guillaumin, annotée par Pradier-Fodéré, liv. 3, ch. 7, § 112; Wheaton, *Elém. droit int.*, pte. 4, ch. 3, § 24; Halleck, *Int. law*, ch. 24, § 20; Garden, *De diplomatie*, liv. 7, § 6; Bynkershoek, *Quæst. jur. pub.*, lib. 1, cap. 10; Bello, *Derecho int.* pte. 2, cap. 8, § 4; Riquelme, *Derecho pub. int.*, lib. 1, tit. 2, §. 15; Phillimore, *On int. law*, vol. III, § 229; Chitty, *Law of nations*, pp. 119-128; Chitty, *Com. law*, pp. 444-449; Duer, *On insurance*, vol. I, p. 635; Heffter, *Droit int.*, § 110; Lampredi, *Commerce des neutres*, pte. 1, § 9; De Cussy, *Droit maritime*, liv. 1, tit. 3, § 14; Merlin, *Répertoire*, tit. *Prises maritimes*, § 3, art. 3; Dalloz, *Répertoire*, tit. *Prises maritimes*, sec. 3, art. 2.

§ 654. La aplicación del vapor á los barcos como fuerza motriz ha transformado completamente la marina militar, y en consecuencia las guerras marítimas. Así es que aunque no hay tratado alguno que considere las máquinas de este género ó sus piezas por separado como de ilícito comercio, puede sostenerse con muchas probabilidades de acierto que se rejirán por los principios establecidos, porque no es posible que conceptuándose como contrabando el salitre, el azufre y las demás sustancias ya indicadas no recaiga sobre ellas igual calificación. Halleck dice que tal sería, á no dudarlo, la opinion del almirantazgo inglés. Y si esto es así, ó lo que es igual, si se las condena en este sentido y se las incluye en el número de los artículos prohibidos, no es discutible siquiera la suerte que ha de caber al combustible con que se alimentan. Ciertamente es que en el tratado que Inglaterra y Francia celebraron en 1786 se declaraba la hulla de libre tráfico; pero debe tenerse en cuenta que en aquella época no se habian introducido aun en el arte náutico las modificaciones á que aludimos.

En el trascurso de la guerra de Oriente los cruceros británicos se apoderaron en el mar Negro de un cargamento de carbon de piedra destinado á un puerto enemigo, por juzgarle de uso dudoso, *ancipitis usus*, segun manifestó sir James Graham ante la cámara de los comunes.

Semejante jurisprudencia viene á corroborar la opinion que hemos emitido acerca de este asunto. *

§ 655. La prohibicion que se ha hecho pesar sobre el tráfico caballar en el mayor número de tratados, no se ha extendido á las demás bestias de carga (1). Esta excepcion se debe á la mayor utilidad del caballo en las operaciones militares.

Lógico con su sistema, Hautefeuille sostiene que no deben conside-

* Halleck, *Int. law*, ch. 24, §§ 21, 22; Hautefeuille, *Droits des nations neutres*, tit. 8, sec. 2; Wheaton, *Elém. droit int.*, pte. 4, ch. 3, § 24; note; Duer, *On insurance*, vol. I, pp. 635, 636; Phillimore, *On int. law*, vol. III, § 234; Bello, *Derecho int.*, pte. 2, cap. 8, § 4; Ortolan, *Diplomatie de la mer*, liv. 3, ch. 6; De Cussy, *Droit maritime*, liv. 1, tit. 3, § 14; Heffter, *Droit int.*, § 160; Polson, *Law of nations*, p. 63; Wildman, *Int. law*, vol. II, p. 212; *Edinburgh Review*, n. 203, July 1834.

(1) Sin embargo, hay algunos tratados que no prohiben el tráfico de caballos entre los neutrales y los beligerantes. Pueden citarse el de 20 de junio de 1776 entre Inglaterra y Rusia; los de 1780 entre Rusia, Suecia, Dinamarca, Portugal, Prusia, Austria y Holanda, y el de 20 de diciembre de 1800 entre Francia y los Estados-Unidos.

rarse como contrabando los animales, de cualquiera clase que sean, empleados en el transporte de mercancías. *

Armas y municiones de guerra. § 656. Si, como queda probado, procede la confiscacion de efectos que pueden ó no servir para la guerra ¿quién impugnará la de aquellos qua solo tienen ese empleo? Es, pues, inútil detenerse mucho para afirmar que las armas y municiones han sido siempre consideradas como de ilícito comercio. Halleck opina que este carácter se generaliza á todos los artículos de pirotecnia militar. **

Determinacion del carácter por el punto de destino. § 657. Para determinar con exactitud la calificacion que debe darse á una mercancía de la que es factible servirse pacífica ó belicosamente á voluntad, se necesita un principio general, y para obtenerle se ha recurrido á deducir del punto de su destino el empleo que ha de dársela.

« La naturaleza y significacion del puerto á que se hallen destinados los artículos, dice Kent, ofrecen un criterio razonable. Si es puramente mercantil, se presume que se dedican á usos civiles, aunque hayan servido accidentalmente para la construccion de un buque de guerra. Pero si es uno de aquellos en que suelen hacerse armamentos como Portsmouth, en Inglaterra, ó Brest, en Francia, se colige que van á tener un empleo esencialmente militar, por mas de que sean susceptibles de otra aplicacion. Como no hay modo de averiguar con firmeza cual sea el destino último de efectos cuya naturaleza es indefinida, no debe mirarse como injuriosa la regla que se fija en el carácter del puerto á que se dirija la nave, y se aumenta la fuerza de la presuncion, cuando es notorio que se está efectuando en él un equipo considerable, para el cual serian de grande utilidad. »

* Hautefeuille, *Droits des nations neutres*, vol. II, pp. 154-157; Galiani, *Dei doveri dei principi neutrali*, cap. 9, § 4, art. 2, pp. 333, 335; Hubner, *De la saisie des bâtimens neutres*, vol. I, pte. 2, ch. 1, § 5;

** Vattel, *Droit des gens*, édition Guillaumin, annotée par Pradier-Foderé, liv. 3, ch. 7, § 112; Wheaton, *Elém. droit int.*, pte. 4, ch. 3, § 24; Bynkershoek, *Quest. jur. pub.*, lib. 1, cap. 10; Gardien, *De diplomatie*, liv. 7, § 6; Halleck, *Int. law*, ch. 24, § 20; Grotius, *Droit de la guerre et de la paix*, édition Guillaumin, annotée par Pradier-Foderé, liv. 3, ch. 1, § 5; Hautefeuille, *Droits des nations neutres*, tit. 8, sec. 2; Phillimore, *On int. law*, vol. III, § 229; Duer, *On insurance*, vol. I, p. 635; Chitty, *Law of nations*, pp. 119-128; Chitty, *Commercial law*, pp. 444-449; Bello, *Derecho int.*, pte. 2, cap. 8, § 4; Riquelme, *Derecho púb. int.*, lib. 1, tit. 2, cap. 15; Heffter, *Droit int.*, § 110; Lampredi, *Commerce des neutres*, pte. 1, § 9; De Cussy, *Droit maritime*, liv. 1, tit. 3, § 14; Merlin, *Répertoire*, tit. *Prises maritimes*, § 3, art. 3; Dalloz, *Répertoire*, tit. *Prises maritimes*, sec. 3, art. 2.

Sir William Scott ha sustentado idénticos principios. *

Carácter general del contrabando de guerra. § 658. La dificultad de establecer una regla general acerca de los artículos que constituyen el contrabando de guerra proviene de su misma naturaleza y de las condiciones esenciales que le distinguen. Porque no se trata de un hecho principal sino de uno secundario dependiente de la resolucion de otras cuestiones superiores y hasta de los progresos que se realicen en el arte de la guerra. Por esto el catálogo de los efectos que merecen el concepto referido se ha modificado de un modo tal que es difícil explicar sus variaciones, debidas solo á circunstancias especiales.

En 1673 se consideraban sujetos á confiscacion el trigo, el vino y el aceite, y en 1747 adquirian igual carácter la manteca y el pescado en salmuera. Artículos que ayer eran inocentes pueden hoy dejar de serlo á consecuencia de su aptitud para emplearse en un nuevo género de hostilidades. Por esta razon, los principios podrán ser unos mismos, pero su aplicacion tiene que ser distinta. Mas en tanto que por uno ú otro medio se llega á un acuerdo cualquiera sobre este punto, menester es atenerse á lo dispuesto por los tratados, leyes y sentencias, en casos que guarden entre sí una completa homogeneidad. **

Condiciones que deben concurrir para la captura del contrabando de guerra. § 659. Pero las capturas de este género exigen condiciones especiales. No basta que los objetos apresados tengan clara y positivamente el carácter de ilícitos, sino que es preciso que se determinen en relacion con las partes contendientes; es decir, la nocion del contrabando de guerra supone como circunstancia esencial un interés mancomunado del neutral y de uno de los beligerantes contra el otro. ***

Consumacion de la ofensa. Desde el momento que un buque neutral emprende su viaje con destino á un puerto beligerante, conduciendo géneros no permitidos, está sujeto á confiscacion, porque se sobreentiende que ha consumado la ofensa, que un acto fortuito le impidió realizar.

* Halleck, *Int. law*, ch. 24, § 23; Heffter, *Droit int.*, § 160; Riquelme, *Derecho púb. int.*, lib. 1, tit. 2, cap. 15; Kent, *Com. on am. law*, vol. I, p. 140; Duer, *On insurance*, vol. I, p. 637.

** Grotius, *Droit de la guerre et de la paix*, édition Guillaumin, annotée par Pradier-Foderé, liv. 3, ch. 1, § 5, note 3; Bello, *Derecho int.*, pte. 2, cap. 8, art. 4; Heffter, *Droit int.*, § 160.

*** Heffter, *Droit int.*, § 161; Ortolan, *Diplomatie de la mer*, vol. II, liv. 3, ch. 6, pp. 201 et seq.; Gessner, *Le droit des neutres sur mer*, p. 119; Wheaton, *Elém. droit int.*, vol. II, p. 166, note 2; Robinson, *Admiralty reports*, vol. III.

1800. Apresamiento de la *Yonina*. Sir William Scott con motivo del apresamiento de la *Yonina*, en agosto de 1800, dijo, que la regla relativa al contrabando tal y como la habia entendido siempre, exigia que los artículos fueran capturados *in delicto* y durante la travesía hacia el puerto enemigo. Luego añadió, que no era necesario esperar á que se hiciera el desembarco, siendo suficiente la intencion de obrar así para que pudiera declarársele buena presa.

Gessner opina que para decretar la validez de estas capturas, es menester que se hayan hecho en alta mar y que el destino de la nave al puerto contrario sea indubitable. *

Viaje de retorno. § 660. Segun la opinion del magistrado que acabamos de citar, el viaje de retorno está cubierto con la impunidad del de ida. « Pero este sabio juez, dice Wheaton, aplica una regla distinta á otros casos de contrabando trasportados de Europa á las Indias con documentos falsos y simulado destino, á fin de ocultar el objeto verdadero de la expedicion. El cargamento de retorno, producto del de exportacion, fué confiscado. »

Opinion de los publicistas sobre este punto. Este publicista combate tales decisiones fundándose en que para imponer la pena es indispensable que el delito exista en el instante en que se efectúa la aprehension, porque si se sometiere la propiedad á confiscacion aun después de haberse borrado la ofensa, no se purificaria jamás el buque del contagio de los artículos de contrabando. Ortolan es de la misma opinion.

Sin embargo, segun Halleck, la doctrina referida forma jurisprudencia en los almirantazgos ingleses y ha sido reconocida tambien por la corte suprema de los Estados-Unidos. Un argumento perentorio dice, destruye en este punto las conclusiones de Wheaton: los tribunales de presas han limitado expresamente la ofensa y sus resultados penales al complemento del viaje sin ir mas léjos. Pero Gessner participa del modo de pensar de los dos escritores anteriormente citados y censura, como ellos, el proceder de sir W. Scott. Este es tambien nuestro modo de pensar (1). **

* Gessner, *Le droit des neutres sur mer*, p. 119; Ortolan, *Dip. de la mer*, vol. II, liv. 3, ch. 6; Halleck, *Int. law*, ch. 24, § 7; Wildman, *Int. law*, vol. II, p. 218; Duer, *On insurance*, vol. I, p. 626.

(1) Wildman, extiende este principio al caso en que el buque neutral originariamente destinado para un puerto enemigo, cambia su rumbo ántes de ser capturado y se dirige á uno neutral.

** Wheaton, *Elém. droit int.*, pte 4, ch. 3, § 26, note; Gessner, *Le droit des neutres sur mer*, p. 122, note 3; Heffter, *Droit int.*, § 161; Hubner, *De la saisie des bâtiments neutres*, liv. 2, ch. 4, § 4; Heinecius, *De navibus*, cap. 2, §§ 3, 4;

§ 661. Puede suceder muy bien que las mercancías pierdan en el trascurso de la travesía la cualidad que las hacia confiscables. Tal aconteceria, dice Dana, cuando el lugar á que van consignadas hubiere perdido su significacion hostil, por capitulacion ó en virtud de otra causa cualquiera, ó bien si se cambiara, *bona fide*, la derrota del viaje, sustituyendo el puerto enemigo con otro neutral. Las apresadas en estas circunstancias no pueden ser confiscadas. El fundamento de esta regla descansa en la naturaleza especial del contrabando de guerra. *

Cambio de carácter.

§ 662. Pero esta consideracion merecen tambien los objetos que el neutral transporta no ya de uno de sus puertos á otro de un beligerante, sino aquellos con que trafica entre dos ó mas pertenecientes al enemigo. Este comercio, dice sir W. Scott, debe calificarse del mismo modo que la importacion neutral en un país beligerante, produce idénticos efectos y conduce á iguales consecuencias. **

Comercio de cabotaje entre los puertos enemigos.

§ 663. ¿Será procedente alguna vez la confiscacion de un cargamento exportado de un territorio neutral con destino á otro que lo sea tambien? Esta cuestion se ha discutido ámpliamente con motivo de los apresamientos de *El Commercen* y *El Springbock*. ***

Tráfico entre puertos neutrales.

El primero de estos buques, que era sueco, fué capturado por un corsario de los Estados-Unidos en el acto de trasportar cebada y avena á la península ibérica para el consumo de los ejércitos aliados, hallándose aquellos en guerra con la Gran-Bretaña, pero en paz con Suecia y las demás naciones coaligadas contra Francia. Esta carga era, pues, enemiga y la mayoría de los jueces que

Caso del *Commercen*.

Bynkershoek, *Quest. jur. pub.*, lib. 1, cap. 12; Albericus Gentilis, *Hispan. Adore.*, lib. 1, cap. 20; Halleck, *Int. law*, ch. 24, § 8; Wildman, *Int. law*, vol. II, p. 218; Manning, *Law of nations* p. 309; Bello, *Derecho int.*, pte. 2, cap. 8, § 4; Ortolan, *Diplomatie de la mer*, liv. 3, ch. 6; Kent, *Com. on am. law*, vol. I, p. 151 note; Duer, *On insurance*, vol. I, pp. 626, 627; Reddie, *Researches, etc.*, vol. II, p. 568; Polson, *Law of nations*, p. 54; Zouch, *Juris et jure feciales*, p. 2, cap. 8; Jacobson, *Seerecht*, pp. 422, 423; Wheaton, *On captures*, p. 183; Robinson, *Admiralty reports*, vol. II, p. 343; vol. III, pp. 168.

* Halleck, *Int. law*, ch. 24, § 9; Wildman, *Int. law*, vol. II, p. 218; Duer, *On insurance*, vol. I, pp. 572, 629; Robinson, *Admiralty reports*, vol. III, p. 167.

** Heffter, *Droit int.*, § 161; Halleck, *Int. law*, ch. 24, § 10; Wildman, *Int. law*, vol. II, p. 211; Duer, *On insurance*, vol. I, pp. 629, 630; Robinson, *Admiralty reports*, vol. IV, p. 70.

*** Wheaton, *Elém. droit int.*, pte. 4, ch. 3, § 26; Halleck, *Int. law*, ch. 24, § 11; Duer, *On insurance*, vol. I, p. 630; Wheaton, *Reports*, pp. 388, 389.