

entendieron en la causa decidió que el viaje había sido ilegal y que el neutral encargado de la conducción de los cereales no tenía derecho á percibir flete alguno. La corte federal expuso en su sentencia que, según la jurisprudencia establecida por el almirantazgo inglés, ocuparse en el servicio de transporte para el enemigo, conducir militares en activo servicio ó dedicarse á la trasmisión de despachos, eran actos hostiles determinantes de confiscación. Así mismo no se creyó, ni por un momento, que el destino neutral del buque cambiara el carácter de la transacción, y aunque se alegó que su efecto directo no era sostener la lucha de Inglaterra con la Unión, se replicó que indirectamente se llegaba á ese fin, aumentando las fuerzas contrarias. Por estos medios, dijeron, se hace subrepticamente lo que no es permitido ejecutar de una manera franca y resuelta. ¿Cómo ha de sostenerse que un neutral pueda lealmente transportar provisiones á una escuadra británica que reunida en Burdeos, se ocupase en preparar una expedición contra los Estados-Unidos, ó con otra que estuviese haciendo estación en las costas de América? Se trató de distinguir este caso de los demás, so pretexto de que la guerra de Inglaterra contra Francia era de índole distinta de la que sostenía con sus antiguas colonias, lo cual autorizaba á los súbditos suecos á prestar socorros en la primera y no en la segunda. Empero la corte sostuvo que sin prejuzgar el derecho que asistía al rey de Suecia para obrar según su autoridad, los buques de aquella nacionalidad empleados al servicio de la Gran-Bretaña, ó que condujeran materiales para el uso exclusivo de sus ejércitos, debían considerarse como enemigos. \*

Caso de *El Springbock*. El día 3 de febrero de 1863 el barco inglés *Springbock* con cargamento de la misma nacionalidad y procedente del puerto de Londres, que era neutral, para el de Nassau, de igual clase, fué apresado por *El Sonoma*, crucero de los Estados-Unidos. Conducido á uno de los de la república se incoó la causa correspondiente ante un tribunal de presas, el cual falló que las mercancías de contrabando halladas á bordo, el resto del cargamento y la nave eran buena presa. Con este motivo el juez Betts estableció los siguientes principios: «Si desde su salida del puerto neutral los artículos de contrabando se destinan al enemigo, ya deba verificarse la

\* Wheaton, *Elém. droit int.*, pte. 4, ch. 3, § 26; Gessner, *Le droit des neutres sur mer*, p. 119; Bello, *Derecho int.*, pte. 2, cap. 8, § 4; Halleck, *Int. law*, ch. 24, § 12; Duer, *On insurance*, vol. I, p. 631; Webster, *Works of*, vol. VI, p. 452; Wheaton, *Reports*, p. 382.

traslación directamente, ó bien se conduzcan á otro que tenga aquel carácter, ó por medio de una nave distinta, estarán sujetos á confiscación.

«Si hubieren de ser entregados en otro punto que el designado por los documentos correspondientes, y en él se desembarcasen las mercancías para su venta, esta variación operada en el destino verdadero haría procedente su confiscación.

«La división de un transporte de géneros ilícitos en dos ó más, por medio de viajes hechos por diferentes embarcaciones, no puede hacer que lo que solo es uno, se fraccione en varios, aunque para realizarse por completo exija muchas expediciones de aquellas, las cuales podrán considerarse en cierto sentido y para fines determinados como si hubiesen recorrido su trayecto particular, sin que cada uno de ellos, á excepción del último, se verifique entre puertos neutrales. Este modo de proceder no legitimará lo que, no habiéndose dividido, se podía considerar como ilegal.

«Bien se halle el buque obligado simplemente á hacer escala en un puerto neutral y continuar luego su viaje á otro enemigo, ó bien haya de trasbordarse el cargamento en el primero hasta su conducción al segundo, se faltará á las prescripciones que deben observarse y se conceptuará en ambos casos el transporte como un solo acto, único y completo, á partir desde el lugar de salida hasta el de consignación.

«Si una parte de un transporte de guerra es ilícita lo será también el todo, procediendo la captura lo mismo ántes de su arribada á las aguas neutrales, que en su travesía desde estas á las enemigas.

«Es una regla evidente de derecho que cuando existen á bordo efectos de contrabando, los demás adquieren idéntica significación si pertenecen á un mismo propietario, siendo, por tanto, confiscables todos ellos.»

En cuanto al buque, el juez Betts decidió que lo era también, fundándose en que el derecho internacional moderno reconoce la procedencia de semejante medida en dos ocasiones: 1ª cuando la nave y su cargamento son de un dueño únicamente; 2ª cuando el contrabando tiene un destino simulado. *El Springbock* y la carga que conducía no pertenecían á una sola persona, pero el destino de la segunda era ficticio, supuesto que ántes de llegar á Nassau debía ser expedida nuevamente para un lugar enemigo.

Por otra parte, en la sentencia se hacía notar que el capitán no ignoraba cual era el verdadero, y se había dado á la vela sin recoger

las facturas que le habrían dado á conocer los artículos de que se componía, habiendo declarado acerca de este punto que no las tomó porque iban á remitírselas directamente al consignatario, trasluciendo claramente en esta confesion, que su ignorancia no era mas que aparente. En fin, la conclusion general del juez mencionado fué que, habiéndose encontrado á bordo algunos artículos de contrabando pertenecientes al mismo dueño de los restantes, que eran de lícito comercio, y en vista así mismo de la irregularidad que se observaba en los papeles de mar procedía la confiscacion del barco y la del cargamento.

Los propietarios de ambos apelaron á la corte suprema federal, que anuló el fallo relativo al primero, manteniéndole íntegro respecto al segundo (1). Causando esta sentencia ejecutoria recurrieron aquellos al gobierno inglés en solicitud de que reclamara al de la república norte-americana una compensacion. Aunque el *Foreign-Office* se resistió al principio á tomar en cuenta esta demanda, concluyó por acceder á ella, sometiéndola al exámen de los abogados de la Corona, quienes después de un estudio muy detenido emitieron este dictámen:

«Admitimos, por exigirlo así la argumentacion, que la ley ha sido interpretada y aplicada fielmente en la sentencia de la corte suprema federal, y que su justicia es evidente, si el cargamento tomado en Inglaterra tenia por objeto el trasbordo en Nassau de las mercancías para su conduccion posteriormente á un puerto enemigo. Mas si, por otra parte, el embarque de la carga se ha efectuado, como pretenden los reclamantes, sin otro fin que el de entregarlas, para su venta *bona fide*, á un agente del punto mencionado, no podia ser condenada, aun cuando constituyera realmente contrabando de guerra ó los compradores de Nassau la adquiriesen con la intencion positiva de trasladarla al enemigo. Como la definicion de un trayecto continuo comprende naturalmente el trasbordo de los efectos, la única cuestion que debemos examinar es si estaban destinados desde su origen á ser conducidos de una sola vez al territorio beligerante.

(1) Se ha notado por algunos que el buque cuya confiscacion levantó la corte federal valia 30,000 francos, mientras que la carga, cuya confiscacion sostuvo ascendía á 1,650,000 francos. Pero la cuestion que aquí se debate es en primer lugar un punto de derecho sobre el que no ejerce influencia alguna el valor de los objetos. Aunque hubiera la corte federal levantado la confiscacion de la carga y sostenido la del buque, no hubiera perdido por eso su gravedad ni su importancia. Véase « Le Mémorial diplomatique » correspondiente al 23 de abril de 1868.

«La primera observacion que nos permitiremos hacer es que siempre que un buque aparece realmente y de buena fé destinado á un puerto neutral (y tal es el caso admitido aquí), corresponde á los captores ofrecer la prueba y testimonios claros y concluyentes que acrediten el diverso destino del cargamento. La corte suprema federal dice en su sentencia con mucha razon que la confiscacion debe apoyarse en el destino primitivo ú originario del cargamento. Pero cuando se examinan los razonamientos en que funda una conclusion que le es desfavorable, se vé que son inexactos en el terreno de los hechos y erróneos en el de los principios.

«El primer argumento alegado para justificar que el puerto de Nassau no era su destino real, se apoya en la forma de los conocimientos. Preténdese que no especificándose en ellos el contenido de los fardos, y no haciéndose designacion de consignatario, pues indicaban solamente que debian ser entregados segun orden y á representantes autorizados, se puede considerar esta circunstancia como prueba de que se trataba de ocultar su consignacion efectiva. Tenemos á la vista una declaracion de algunos de los principales *corredores de número* de Lóndres, que está de acuerdo con nuestra experiencia personal, en la que se dice que los documentos referidos tienen la forma acostumbrada y regular de consignaciones á un agente de venta en un puerto como Nassau. Es probable que la corte haya podido equivocarse por la circunstancia de que en los embarcos para los de los Estados-Unidos se necesitan indicaciones mas detalladas si se ha de satisfacer á las aduanas de la república. Pero como estos papeles son completamente regulares y su forma es la habitual en el tráfico con un puerto inglés no pueden dar lugar á que se presuma una intencion fraudulenta.

«El segundo argumento alegado es que no se habia podido pensar en realizar la venta de las mercancías en Nassau, supuesto que debian ser entregadas segun orden. Es cierto que el conocimiento así redactado significaba «la negacion de que se hubiera hecho venta alguna en aquel punto,» pero este no es el caso en que se colocaban los reclamantes, que sostenian que las habian enviado á un agente para su enagenacion; y siendo así, la forma de aquellos era regular. Nos parece, pues, que sobre estos dos puntos importantes la sentencia se ha fundado en una interpretacion inexacta de los hechos.

«Apóyase tambien la corte suprema federal en el carácter del cargamento para deducir que su destino no podia ser el puerto nombrado. Este punto sobre el cual insiste la sentencia, nos parece basado

en un error absoluto. El hecho de que una parte de él ó todo constituye contrabando, léjos de argüir contra su destino, le prueba indirectamente, porque era mas verosímil que se expidiera contrabando de guerra para dicho puerto, que no para un beligerante. Por otra parte el comercio de un neutral con Nassau no podía calificarse de ilícito.

«Si A remite allí un cargamento de fusiles con la intencion de venderlos en la misma plaza, no se podrán confiscar porque el expedidor piense que probablemente B los comprará y trasladará á un puerto beligerante. Luego la naturaleza de la carga no justifica á nuestros ojos la induccion de la corte suprema federal, á saber: que no se ha expedido para venderse en Nassau.

«El último argumento del tribunal para probar la importante cuestion de si se habia tenido ó no en vista realizar en Nassau la venta *bona fide* de las mercancías, se funda igualmente sobre una noticia equivocada de los hechos. La corte suprema dice: « Si estas « circunstancias se consideraran insuficientes para autorizar una con- « elusion satisfactoria, se podrá encontrar otra de carácter indudable « en la presencia de *La Gertrudis* en el puerto de Nassau, con la in- « tencion bien clara y manifiesta de forzar el bloqueo hácia la época « en que se esperaba la arribada de *El Springbock*. Parece probable « que la primera habia sido enviada para esperar la llegada del se- « gundo y trasportar el cargamento á un puerto beligerante y blo- « queado.

«Pues bien, una de las fases notables de este asunto es que esta circunstancia supuesta por medio de la cual el tribunal trató de dar consistencia á sus inducciones, es completamente errónea. *La Gertrudis* no esperaba en Nassau la llegada de *El Springbock*, por el contrario, según aparece de las listas del Lloyd, cuando se verificó su captura, aquella estaba anclada en el puerto de Queenstown en Irlanda, de manera que la presuncion de un trasbordo premeditado fundado en su presencia cae por su base.

«Nos parece que los argumentos sobre que se ha apoyado el tribunal no llegan á establecer el único caso posible de confiscacion, y que las circunstancias todas del asunto son compatibles con la hipótesis de una venta proyectada en Nassau, hipótesis que han debido rechazar los captores. Pero el informe de M. R. W. Hart, que nos ha sido presentado, da aun mayor fuerza á la posicion de los reclamantes. En él se demuestra de que modo se vendian allí durante aquella época los cargamentos de la especie del que nos ocupa, y su decla-

cion explícita respecto al de *El Springbock* y á las instrucciones que habia dado para la venta concuerdan con los hechos que arrojan los testimonios.

« Considerando el conjunto de las circunstancias, no tenemos duda alguna de que si los hechos que sirven de base á este asunto hubieran sido expuestos con claridad y comprendidos con exactitud, como nos parecen resultar de los documentos que tenemos á la vista, el cargamento no hubiera sido condenado, existiendo, por tanto, en esta causa un abuso de justicia.» (1)

La prensa europea se ha ocupado mucho de los hechos que acabamos de narrar, condenando como peligrosa, casi unánimemente, la jurisprudencia que los Estados-Unidos han tratado de establecer en esta ocasion. Pero si semejante doctrina tiene, con efecto, el carácter que se le imputa, no ofrece menores inconvenientes colocarse para su refutacion fuera de las condiciones históricas y positivas del derecho internacional, como han hecho los que la combaten sosteniendo que el viaje de una nave neutral entre dos puertos que tambien lo son, no podía nunca dar lugar á que se calificara su carga como de contrabando; lo cual depende únicamente de la veracidad que arroje su destino. Una vez que este, dice Gessner, se halle bien determinado, importa poco que el barco arribe á un puerto neutral para trasbordar allí sus mercancías ó para que tomen posesion de ellas los consignatarios beligerantes. El lugar ó sitio de destino, añade, no tiene importancia alguna; todo depende del empleo que se las dé, de si son ó no aplicables á las necesidades de la guerra. Por tanto, cuando los publicistas como *Historicus*, por ejemplo, dicen que para constituir contrabando de guerra es indispensable que exista la cualidad hostil y el destino de igual significacion, se refieren al real y no al aparente.

El consejo imperial de presas de Francia ha aplicado esta doctrina con motivo de la captura de *La Wrow-Hou-* Caso de *La Wrow-Hou-ina*. *wina* en 1854; decidiendo que era confiscable todo artículo que constituyera contrabando de guerra, cuando pudiera suponerse que estaba destinado al enemigo, y aun cuando se hallara á bordo de una embarcacion neutral, procedente y destinada á puertos de igual clase.\* (2)

(1) Este informe fué formulado por MM. Mellish y Harcourt conocido tambien con el seudónimo de *Historicus*. Véase « Le Mémorial diplomatique » 23 abril 1868.

\* *Mémorial diplomatique*, 29 déc. 1863, 3 avril, 1864, 23 avril 1868; Gessner, *Le droit des neutres sur mer*, p. 119; Pistoye et Duverdy, *Traité des prises*, vol. II, p. 523, annexes.

(2) El considerando de esta sentencia relativo á la cuestion que nos ocupa dice lo

§ 664. Como es de presumir, cuando pretenden eludirse las prescripciones vigentes el infractor procura encubrir su falta con la mayor apariencia de legalidad posible. Así es que si un neutral conduce un cargamento á un puerto que no tiene carácter hostil para trãsbordarle allí con destinacion á otro que lo es, trata de evitar su apresamiento procurándose conocimientos, facturas, cartas para los consignatarios etc. Por tanto, el deber de un tribunal de presas al entender en asuntos de esta especie es inquirir con prudencia y sagacidad los hechos para descubrir el fraude, si existiere. Y su atencion en este punto debe ser mayor cuando hay indicios de los que se colije que el súbdito de la nacion que ha hecho la captura comercia con el adversario ó bien si se trata de un neutral de quien se supone que ha enviado mercancías al enemigo en contravencion de las leyes que rijen en la materia. Puede tambien presentarse igual cuestion cuando exista la sospecha de que se ha intentado forzar un bloqueo. \*

§ 665. Algunos publicistas han sostenido que la prohibicion que pesa sobre los artículos comprendidos en el contrabando de guerra se limita á su transporte por mar; otros, pretenden que alcanza á su venta en territorio neutral.

By kershoek es el primero que ha tratado esta cuestion, resolvién-

siguiente : Considerando que á estas presunciones de propiedad enemiga suficientes para resolver la confiscacion del salitre capturado á bordo de *La Wrod-Houwina*, es preciso añadir aun las que se refieren al destino del buque :

« Que se debe suponer tanto mas que el destino del buque era aparente y que *La Wrow-Houwina* despues de desembarcar en Hamburgo su cargamento licito se daria á la vela para algun puerto enemigo del Báltico, cuanto que su salida de Lisboa coincidió precisamente con la retirada de las escuadras aliadas que dejaban sin bloquear los puertos rusos. . . . »

« Que aun sin recurrir á esta suposicion, el viaje á aquel puerto ocultaba probablemente, ya que no para el buque, al menos para el cargamento un destino enemigo, supuesto que era público que la ciudad de Hamburgo habia recibido durante el año último cantidades de salitre que excedian en mucho á sus importaciones ordinarias; que en el mês de diciembre, época en que debia esperarse en dicho puerto á *La Wrow-Houwina* se habia intentado por algunos negociantes hamburgueses fletar un buque de Lubeck destinado á llevar á Rusia plomo, salitre y azufre, y que á fin de enero de 1855 otra expedicion de las dos primeras sustancias que salió del mencionado puerto por el tren con destino á Koenigsberg, habia sido conducida por trineos rusos desde esta ciudad á la frontera de Rusia cerca de Kowno. »

\* Dana, *Elem. int. law*, by Wheaton, eighth edition, note 231, p. 667; Kent, *Com. on am. law*, vol. I, p. 84, note a; Halleck, *Int. law*, ch. 24; *Opinions of U. S. Attys genl.* vol. I, pp. 359-362, 394-396; Robinson, *Admiralty reports*, vol. II, pp. 122, 343, 361; vol. III, pp. 122, 167, 217; vol. V, pp. 325-349, 365, 367, vol. VI, p. 382.

dola en sentido contrario á los segundos, esto es, juzgando libre su tráfico dentro de los límites jurisdiccionales de una nacion que haya proclamado su neutralidad. Lampredi sostiene idéntica opinion, que es combatida por Galiani. Los publicistas alemanes de mas nota, como Martens, Klüber, Heffter, etc. se han inclinado á la opinion del primero, y los franceses, Hautefeuille, Pistoye y otros, á la del segundo.

En defensa de su modo de pensar Lampredi expone que ni de los principios generales del derecho de gentes, ni de las estipulaciones de los tratados públicos puede deducirse lógicamente que no esté permitida la venta de los géneros de que se trata en países que permanecen ajenos á las hostilidades. Martens y Klüber sostienen el mismo parecer, añadiendo el primero que puede traficarse libremente, en las condiciones expresadas, hasta con municiones de guerra. La doctrina sustentada por estos escritores parece incontrovertible, atendiéndose á la imposibilidad en que se halla el beligerante de castigar á los que así obran; mas por lo mismo que no puede impedir la realizacion de semejantes actos en virtud de la soberanía propia de cada Estado, estos no deben permitir que sus súbditos falten á las leyes de la neutralidad.

Pasando al terreno práctico y no obstante la divergencia de opiniones enunciadas acerca de este punto, se puede decir que es evidente la naturaleza hostil de las ventas de que estamos ocupándonos; si bien no pueden dar lugar á que el beligerante aprese y confisque las mercancías poniéndose en contacto directo con el infractor, sobre quien no tiene realmente, ni *per accidens*, poder alguno.

Phillimore opina que estas transacciones son tan hostiles como la conduccion de los efectos sobre que versan hasta un puerto enemigo, diferenciándose solo en que esta tiene un carácter mas pronunciado de enemistad y supone una parte mas incuestionable y activa en la guerra. \*

§ 666. La confiscacion que se deriva del contrabando de guerra ofrece en su aplicacion numerosas dificultades. Por de pronto, nos hallamos con que las partes que estan en pugna no tienen jurisdiccion, segun el derecho estricto, sobre el contrabandista neutral. Sin embargo, del mismo modo que

Penas con que se castiga el contrabando de guerra.

\* Gessner, *Le droit des neutres sur mer*, pp. 112, et seq.; Hautefeuille, *Droits des nations neutres*, tit. 8, sec. 3; Bynkershoek, *Quæst. jur. pub.*, lib. 1, cap. 22; Lampredi, *Commerce des neutres*, pt. 1, § 5; Martens, *Précis du droit des gens*, § 318; Klüber, *Droit des gens mod.*, § 288; Phillimore, *On int. law*, vol. III, p. 321.

existe una concordancia perfecta de opiniones respecto á la regla que prohíbe el tráfico de ciertos artículos, por mas que en la designacion de estos no haya idéntica homogeneidad, así tambien están contextes todos los autores en la procedencia de su confiscacion desde el momento en que no cabe duda sobre su carácter de ilícito comercio y su destino hostil. En lo que si vuelve á encontrarse la divergencia lamentable que reina en las cuestiones precisadas es en la extension práctica que deba tener, diversidad que resalta igualmente en las leyes de cada país y en los fallos de los tribunales de presas respectivos.

Ya hemos visto que antiguamente se sostenia la procedencia de la confiscacion en masa del cargamento y la del barco que le conduce. Bynkershoek que participa de este modo de pensar exige para la del último que su capitan sea á la vez su propietario. Tal fué, segun este publicista, la conducta observada siempre por los Estados-Generales. Y luego añade: *Si ex his jus gentium metiamur, dicendum videbatur nunquam naves, nunquam merces licitas publicari ob merces illicitas, quæ eadem nave vehuntur. Sed non autem ex his jus gentium efficere, quia ratio, juris gentium magistra non patitur, ut omnino generaliter et indistincte hæc intelligamus; nam, quod ad navim, distinguendum puto an hæc ad ipsum navarchum an ad alios pertineat. Si ad ipsum navarchum, iterum distinxerim an sciverit, ut plerumque scit, nec illicitas navi suæ imponi, an ignoraverit, ut si nautæ, navarcho forte absente, aliquid illicitum in ea condiderint. Si sciverit, ipse in dolo est, quod navim suam locaverit ad usum rei illicitæ et navis publicabitur, secus si ignoraverit, quia sic dolo caret (1).*

Esta doctrina se halla conforme con la práctica generalmente seguida en su época, como lo atestiguan los tratados de 1648 y 1650 entre España y Holanda, y el de 1655 firmado por Francia y la liga anseática, en cuya redaccion se trasluce claramente.

Vattel se ocupa solamente de las mercancías prohibidas, haciendo caso omiso de las demás y de la embarcacion. Juzga que la simple aprehension no es suficiente para impedir un tráfico tan peligroso, y termina diciendo: « Para evitar motivos de queja y aun de rompimiento, se ha convenido, en conformidad con los verdaderos principios, que los beligerantes puedan capturar y confiscar las mercancías de contrabando que los neutrales traten de trasportar al enemigo, sin

(1) Bynkershoek, *Quæstiones jur. pub.*, lib. 1, cap. 12.

que su soberano pueda reclamar por eso, así como aquel no le imputa los actos de sus súbditos. »

Phillimore reconoce que, teniendo presentes las prescripciones de la legislacion internacional moderna la confiscacion es conducente tratándose únicamente de géneros no permitidos, pero conviene en que hay ciertos casos para los cuales procede la aplicacion de las rigurosas disposiciones de la antigüedad. En su opinion, el buque neutral puede ser confiscado:

- 1º. Cuando pertenece al dueño de la carga.
- 2º. En el caso de que intente ocultar el lugar á que va realmente destinado.
- 3º. Si procura hacer lo mismo con el nombre del propietario ó cuando infrinja con su transporte las estipulaciones de los tratados subsistentes.
- 4º. Procederá su confiscacion en el viaje de retorno, siempre que en el de ida haya tratado de disimular el contrabando, afectándose los intereses del propietario de la nave por la conducta del sobrecargo.
- 5º. Tambien podrá apresarse y venderse una embarcacion particular, si el oficial á quien se ha conferido su mando por un tribunal de presas, se dedica á un comercio ilícito.

Por último, el autor cuyo parecer examinamos, cree legal la confiscacion de toda la carga, cuando es de un solo propietario; fundándose en la opinion de Bynkershoek que la autoriza *ob continentiam delicti*.

Otro publicista inglés, Wildman, abunda en las ideas del precitado, si bien no menciona el caso tercero, y sostiene que hay ocasiones en que no es posible extender el carácter delictuoso á todos los efectos, no siendo, por tanto, confiscables sino aquellos que lo tienen indubitablemente.

Muchas son, dice Ortolan, las distinciones hechas sobre este punto, tanto por los autores cuanto por las leyes y reglamentos especiales. Reasumiéndolas nos encontramos con este cuerpo de doctrinas; procede la confiscacion:

- 1º. Si las mercancías de contrabando componen las tres cuartas partes del valor total del cargamento.
- 2º. Si pertenecen á la misma persona que el buque y las demás que no tienen esa significacion.
- 3º. Si se ejecuta el transporte con papeles falsos y destino supuesto.
- 4º. Si el propietario de la nave está obligado, por tratados existen-