

los documentos correspondientes á su buque, entregándoselos así que saltó en tierra al juez de paz. Por ellos se acreditaba la neutralidad de la nave y la del cargamento, mas siendo presumible que se hubiesen inutilizado otros de índole comprometedor el tribunal falló: en cuanto al hecho de la pérdida de la embarcacion que no era imputable al captor, y que, en derecho, la sustraccion posible de los papeles debia asimilarse á la accion de arrojarles al mar.

El Yunge-Boye. Tambien se decidió en el proceso de el *Yunge-Boye*, que cuando un barco francés se viese precisado á fingir un carácter neutral, no fuera causa de confiscacion la conducta expresada, sobre todo si temia caer en poder de un corsario británico.

Práctica inglesa y norteamericana. La práctica inglesa y la norteamericana es menos rigurosa no admitiendo, en términos generales, la doctrina tan repetidas veces sustentada por el tribunal francés. Por eso decia lord Mansfield, que no tenia noticia de que ningun tribunal de presas hubiese dictado una sentencia condenatoria basada únicamente en los hechos referidos. *

Uso de papeles falsos. § 729. Tampoco es prueba concluyente contra la nave el uso de papeles falsos, porque puede suceder que tengan solo por objeto eludir las leyes municipales de un país extranjero ó evitar el apresamiento por parte del contrario. Para justificar con este motivo una sentencia condenatoria es condicion esencial que se empleen para burlar los derechos legítimos del beligerante que haya hecho la captura, de tal modo que si se admitieran como legales, quedasen defraudados los captosres. **

El derecho de visita en tiempo de paz. § 730. El gobierno inglés ha pretendido que el derecho de visita no era exclusivamente propio de los beligerantes, y que tambien podia tener lugar en tiempo de paz, haciendo, en apoyo de su doctrina, una distincion entre la visita y el registro, sosteniendo que este no se podia ejercer mas que durante la guerra, mientras que la primera podia efectuarse en épocas pacíficas, y aseverando que su objeto se reducía á asegurarse de si el barco mercante, encontrado en condiciones que pudieran inducir á la sospecha, tenia títulos á la proteccion de la bandera que hubiese izado. Ha-

* Bello, *Derecho int.*, pte. 2, cap. 8, § 11; Pistoye et Duverdy, *Traité des prises*, tit. 6, ch. 2, sect. 5; Halleck, *Int. law*, ch. 25, § 27; Kent, *Com. on am. law*, vol. I, p. 158; Duer, *On insurance*, vol. I, p. 738; De Cussy, *Droit maritime*, liv. 1, tit. 3, § 15.

** Halleck, *Int. law*, ch. 25, § 28; Duer, *On insurance*, vol. I, p. 738.

blando de esta facultad lord Aberdeen dijo, que si por hacer uso de ella ó por error involuntario se ocasionaran perjuicios ó agravios, debe concederse sin pérdida de tiempo la debida reparacion.

El gabinete de Washington protestó contra el derecho que se habia atribuido Inglaterra, dándose principio con este motivo á una notable correspondencia diplomática entre los dos gobiernos, á que puso término el tratado de 1842. Lord Aberdeen sostuvo á nombre del británico que se valia del recurso combatido por tres razones muy poderosas, que eran; para ver si los buques ingleses se servian del pabellon norteamericano para hacer la trata; para indagar si usan de esta estratagema los pertenecientes á las naciones que habian autorizado á Inglaterra para emplear el medio rechazado; y para perseguir, en fin, y castigar á los piratas, á quienes ningun pueblo debe conceder la proteccion de su bandera.

Protosta del gabinete de Washington.

Por su parte, el de los Estados-Unidos se apoyaba para impugnar estas pretensiones, en que la aludida diferencia entre el registro y la visita no se habia reconocido en los tratados públicos, ni en las sentencias de los tribunales, ni por los publicistas. Porque la última implica en el sentido que se la ha dado hasta aquí, no solo la facultad de indagar cual sea el carácter nacional de un buque, sino las de obligarle á detenerse, impedir la continuacion de su derrota, examinar sus papeles, decidir sobre su regularidad y autenticidad é investigar á que clase de tráfico se dedica y si conduce á bordo propiedad enemiga. En este concepto, el gobierno de la Union sostenia la igualdad de los actos á que se queria dar erróneamente diverso significado. Para que uno de guerra se cerciore, decia, de la nacionalidad de otro que encuentre en el Océano y pueda capturar á los piratas ó á los que hayan cometido un delito contra el derecho de gentes, tiene la potestad de aproximarse á él, lo cual no constituye ofensa, molestia ni perjuicio alguno; siendo además evidente que una embarcacion no está obligada á esperar que llegue otra á sus costas, y todas son libres de emplear los medios que juzguen convenientes para no encontrarse con ninguna en su travesía.

Por último, después de manifestar que es una regla comunmente admitida la de que sobre el Océano existe una completa igualdad, el gobierno de la república norteamericana extendióse en largas consideraciones acerca de las consecuencias que se seguirian de recurrir

en estos casos á la fuerza, que podria justificar la resistencia de la nave en virtud del principio de propia defensa. *

Opiniones de los publicistas. Phillimore es uno de los mas ardientes partidarios del derecho de visita en tiempo de paz. Reconoce, en general, que este poder es una consecuencia necesaria del carácter beligerante, pero admite la inspeccion, en épocas pacificas, de los documentos que comprueban la nacionalidad, denominando esta facultad *right of approach*, derecho de aproximacion.

Cita luego las palabras de Bynkershoek. « *Velim animadvertas, eatenus utique licitum esse amicam navem sistere, ut non ex fallaci forte aplustri, sed ex ipsis instrumentis in navi repertis constet, navem amicam esse.* » Y añade que, se refieren al derecho de visitar un buque sobre el cual recaigan vehementes sospechas de piratería, manifestando que esta es igualmente la opinion del canceller Kent. Pero las frases trascritas no tienen la significacion que el autor inglés las da. Su sentido literal es proclamar como hecho legítimo la detencion de una nave no para que justifique por su bandera, medio insuficiente y falaz, sino por los documentos que lleve á bordo, su condicion neutral. En parecido error incurre cuando asegura que tal era tambien la interpretacion de Kent, porque quien así lo hizo fué su anotador.

Pero examinando detenidamente los motivos en que funda el autor de que estamos ocupándonos su opinion sobre el particular, se pondrá bien pronto de manifiesto la debilidad de su argumentacion. Afirma que el derecho de visita es una parte insignificante del de guerra, destruyendo así sus premisas anteriores. Lo cierto es que para justificar esta clase de conclusiones no basta la simple aseveracion; se necesitan pruebas concluyentes basadas en autoridades respetables ó en la práctica de las naciones, y Phillimore se encuentra privado en este punto de las unas y de las otras.

Los publicistas alemanes, franceses y norte-americanos combaten enérgicamente la pretension sostenida por Inglaterra con tanta perseverancia. Wheaton provoca á los abogados del almirantazgo británico á que citen un solo párrafo de cualquier escritor ó la sentencia de

* Gessner, *Le droit des neutres sur mer*, pp. 287 et seq.; Ortolan, *Diplomatie de la mer*, vol. II, liv. 3, ch. 7; Bello, *Derecho int.*, pte. 2, cap. 8, § 10; Riquelme, *Derecho púb. int.*, lib. 1, tit. 2, cap. 7; Halleck, *Int. law*, ch. 25, §§ 2-4; Phillimore, *On int. law*, vol. III, §§ 326, 328; Lawrence, *Visitation and search*, pp. 4, 61; Wheaton, *Hist. law of nations*, pp. 706 et seq.; Webster, *Works of*, vol. VI, pp. 329-339; Webster, *Dip. and off. papers*, pp. 143, 163-167.

un tribunal de presas, que legitime y admita aquel derecho y dice, que el término técnico de *visita y registro* empleado por los juriscultos ingleses es sinónimo del de *derecho de visita* de que se sirven los de las demás naciones, y que no debe tampoco confundirse con el de apresar los buques que hayan quebrantado las leyes municipales, captura que en algunas ocasiones puede efectuarse en alta mar. Discutiendo luego mas profundamente las exigencias del gobierno inglés relativamente á los de la república norte-americana se expresa en estos términos: « Lord Aberdeen en su nota de 13 de octubre de 1851 á M. Everett, enviado de los Estados-Unidos, ha definido la naturaleza y la extension del derecho de visita reclamado por Inglaterra contra las naves de los mismos que pueden suponerse ocupadas en la trata. «En ciertas latitudes, dice, y para un fin especial son visitados los buques en cuestion, no porque sean de la república norte-americana, sino como ingleses dedicados á un tráfico prohibido y provistos de la bandera de la Union con una intencion criminal; ó como naves pertenecientes á los Estados que han concedido á Inglaterra por medio de convenciones especiales el derecho de visita y tratan de eludir su ejercicio usurpando la bandera norte-americana, ó, en fin, como piratas que no tienen derecho alguno de pabellon ni nacionalidad. » El ministro inglés pretende que ninguna de estas clases de barcos puede eximirse del derecho de visita reclamado por aquel país; pero añade que si la efectuada arroja pruebas de que efectivamente pertenece el buque de que se trate á los Estados-Unidos será inmediatamente puesto en libertad, aun cuando lleve un cargamento de esclavos. Y bien, preguntamos nosotros ¿ qué resultado se obtendrá si, segun el juicio del oficial inglés, fundado en el exámen de los papeles de mar y otros documentos, pudiera suponerse razonablemente que la nave se encontraba en alguno de los tres casos mencionados? Claro está que se procederá á conducirla á un puerto cualquiera para someterla en él al fallo de un tribunal. Esta es la práctica seguida en tiempo de guerra; pero en el de paz será preciso sujetar la presa á lo que dispongan los jueces ingleses. Supongamos ahora que el resultado del procedimiento prueba que pertenece á la mencionada república y que se dedica á la trata, ó que no es culpable, ¿ qué deberá decidirse entónces? Si hubieran concurrido, en opinion del almirantazgo, motivos racionales de sospecha, de modo que procediese la confiscacion, sus propietarios no podrán reclamar daños y perjuicios del captor ó de su gobierno.

« No es difícil ciertamente demostrar los gravísimos inconvenientes

que originaria la tentativa de ejecutar las leyes de un Estado en tiempos normales mas allá de su jurisdicción territorial sobre embarcaciones que se presume que pertenecen á súbditos suyos y que han usurpado la bandera de otra nación.

«Durante la guerra pueden ser apresados y juzgados y una vez ante el almirantazgo se podrán sentenciar segun el principio reconocido de que un súbdito no tiene *persona standi in judicio* para reclamar bienes aprehendidos en flagrante delito de violación de las leyes del país, mientras que la reclamación del ciudadano de los Estados-Unidos en su cualidad de neutral sería rechazada como falsa y fraudulenta. Pues bien, es evidente que no se puede proceder en conformidad con estas reglas en tiempo de paz. Parece, por tanto, que el derecho reclamado por Inglaterra respecto á las naves inglesas que navegan con otra bandera es el de capturarlas á riesgo y peligro del captor y bajo pena de la indemnización correspondiente si se prueba que pertenecen á ciudadanos de la república y que no hay motivos racionales para justificar el apresamiento. Pero como no existe un tratado ó una ley pública aplicable al caso en cuestión ¿ contra quién se decretará el resarcimiento de daños y perjuicios? ¿ Contra el captor ó contra su gobierno? En los pactos que ha celebrado la Gran-Bretaña con otras potencias marítimas para la supresión de la trata, se estipula que la nave será juzgada por los tribunales á que *prima facie* se estime que pertenece segun su bandera, y la indemnización que decreten deberá ser pagada por el gobierno del que se ha apoderado de ella.

«Si por el contrario, corresponde á uno de los Estados que han concedido á dicha nación el derecho de visita, deberá juzgarse por los de su propio país, ó por una comisión mista, segun las estipulaciones convenidas. Es notorio que ninguno podrá ejercer jurisdicción sobre las de uno que no haya sido parte contratante. Pongamos por ejemplo que un buque sobre el cual pese una fuerte presunción de que ha cometido el delito á que nos referimos es conducido ante los tribunales de aquel á que se crea que pertenece, segun los tratados de 1831 y 1833 con Inglaterra, ó el del 20 de diciembre de 1841 entre las cinco grandes potencias de Europa, y convengamos en que del proceso resulta que es propiedad de un ciudadano de los Estados-Unidos ¿ á quién corresponderá en este caso la indemnización de las pérdidas que haya sufrido el verdadero propietario? Al captor inglés no, porque el tribunal no tiene jurisdicción sobre él, excepto en el caso de captura perteneciente á las partes contratantes de los trata-

dos; ni á su gobierno tampoco, puesto que los Estados-Unidos no los han firmado, y no pueden sus ciudadanos reclamar el cumplimiento de semejantes estipulaciones.

« Como se ve, pues, la aplicación de estos pactos contra los buques de una nación que no estuviese ligada por ellos, hace su posición aun mas desventajosa que si hubiera accedido al ejercicio del derecho de visita.

« En cuanto á la tercer clase de buques que el gobierno inglés supone sujetos á la visita en tiempo de paz, es decir, *los piratas puestos fuera de la ley*, debemos observar que si por esta frase se indica á los culpables del crimen de piratería, segun se define por el derecho de gentes, la corte suprema federal ha resuelto que su verdadero carácter se determine por otros medios que el de visita, prohibiéndose el empleo de toda violencia y haciendo responsable de ella al jefe que la ordene. Y en efecto, no es difícil reconocer á los piratas. Estos enemigos del género humano no esperan la llegada de los cruceros y huyen ó rompen el fuego contra los que tratan de comprobar su nacionalidad. La policía marítima ha bastado hasta ahora para proteger á los navegantes pacíficos contra sus correrías, y pretender por este motivo el ejercicio de un derecho de visita en tiempo de paz sobre los buques que crucen el Océano es lo mismo que si se quisiera examinar y someter á un interrogatorio á todos los viajeros con el objeto de perseguir á los ladrones. El crimen de piratería es cosa rara en los mares, y para evitarlo en los de América los Estados-Unidos no han tenido que recurrir á recursos como el que combatimos.

« Pero si al emplear la expresión de *piratas puestos fuera de la ley* se la ha querido aplicar á los que se ocupan en la trata de negros, comercio prohibido por todas las naciones civilizadas, calificado de piratería y castigado en algunos Estados con la última pena, debe notarse que no se deduce de aquí que ese tráfico se halle calificado así por el derecho de gentes, y sea justiciable en los tribunales de todas las naciones. El proyecto de darle tal consideración no tuvo éxito alguno en el congreso de Verona, ni en las negociaciones de 1823-1824 entabladas por el gobierno inglés con el de los Estados-Unidos, á pesar de lo mucho que deseaba el primero establecerlo como base de un acuerdo entre los pueblos de Europa y América, ni, por último, en las seguidas por las cinco grandes potencias ya mencionadas. Es, pues, un abuso del lenguaje designar á los tratantes en negros del modo referido, y afirmar que para detenerles y castigarles

se puede ejercer la visita en tiempo de paz, facultad que no reconoce la ley de las naciones. »

Dando cuenta Story de la opinion de la corte suprema federal en el caso de *The Mariana Flora* dice, que el derecho de que nos ocupamos no pertenece en tiempo de paz á los buques de ninguna nacion ; afirma que es una consecuencia del estado de guerra y que durante aquella el océano es igual y libre para todos.

Opinando del mismo modo Massé dice, que cualquiera que sea su objeto constituirá un acto de policia, cuya ejecucion es inadmisibile porque supondria en el que le efectuase una soberanía incompatible con la independencia recíproca de las naciones.

Ortolan, que no es menos explícito, se expresa en estos términos: « Partiendo de que el derecho de visita es una consecuencia necesaria del de capturar las naves enemigas y del de oponerse al trasporte de contrabando de guerra, se deduce lógicamente que solo será procedente en el tiempo y en los parajes que aquellos puedan ejercerse. La comprobacion del carácter real de un buque tiene por objeto, en épocas pacificas, la represion del crimen de piratería, tal y como le comprende, no un Estado particular, sino el derecho de gentes ; sacándose de esto en consecuencia que es necesario para obrar así apoyarse en suposiciones legítimas, y que no se puede apelar á la fuerza si no resulta fehaciente la prueba del expresado delito. De los resultados que se desprendan de estos hechos son responsables siempre los jefes que les ordenan ; por tanto, si el comandante de una nave, creyendo habérselas con un pirata, ocasiona daños y perjuicios á otra que no lo es en realidad, y que ha permanecido bajo el amparo y la jurisdiccion del Estado á que pertenezca, el gobierno de aquel estará obligado á satisfacer la indemnizacion correspondiente. »

Hautefeuille discute ámpliamente este punto. « La naturaleza especial de la visita, dice, su origen, el doble fin con que la ley secundaria la ha creado, prueban terminantemente que es un poder concedido al beligerante para que ejerza los derechos que le confiere la guerra, y que la existencia de esta es condicion indispensable para la suya. Nada le importa ni precisa al navegante el reconocimiento, en tiempos pacíficos, de la embarcacion que encuentra en alta mar, y ningun interés tiene en saber si el pabellon que enarbola es ficticio ó verdadero. Solo el buque de guerra perteneciente al Estado que aquel represente se halla facultado para comprobar la legalidad de su uso. No debe

tampoco perderse de vista que durante la paz las naciones están ligadas solo por deberes humanitarios y son completamente independientes. No hay neutrales ni beligerantes, ni enemigos encubiertos á quienes temer ó atacar, y, por consiguiente, nacionalidad alguna que reconocer. Si se sostuviera, pues, por algun gobierno el derecho de que se trata en estas circunstancias, seria un acto de supremacía, un atentado contra la independencia de las demás naciones. »

Por último, Kaltenborn profesa estas mismas ideas que desenvuelve de un modo idéntico. *

Pero si no se encuentra principio alguno general de derecho de gentes que justifique el de visita en las condiciones expresadas, se ha establecido en cambio por tratados especiales. En este número se cuentan todos los concluidos en nuestro siglo por Inglaterra para suprimir la trata de negros, pudiendo citarse como ejemplo los de 1815 con Portugal ; 1817 y 1836 con España ; 1818 y 1823 con Holanda ; 1824 con Suecia, y 1831 y 1833 con Francia.

En el año de 1841, Austria, la Gran-Bretaña, Prusia y Rusia celebraron uno con el objeto referido ; y Francia firmó otro con la segunda de estas naciones, en 1845, modificando los anteriores, en el cual se estipulaba, que solo podria procederse á la visita de las naves mercantes, pero no á su registro (1).

* Gessner, *Le droit des neutres sur mer*, pp. 287 et seq. ; Wheaton, *Hist. des progrès du droit des gens*, vol. II, pp. 213-324 ; Pistoye et Duverdy, *Traité des prises*, tit. 1, ch. 3, sect. 2 ; Ortolan, *Dip. de la mer*, vol. II, liv. 3, ch. 7 ; Hautefeuille, *Droits des nations neutres*, tit. 11, ch. 2, sect. 3 ; Riquelme, *Derecho púb. int.*, lib. 1, tit. 2, cap. 7 ; Halleck, *Int. law*, ch. 25, §§ 5-7 ; Wheaton, *Elém. droit int.*, pte. 2, chap. 2, § 15 ; Kent, *Com. on am. law*, vol. I, p. 153 ; Lawrence, *Visitation and search*, pp. 61, 79-103 ; Phillimore, *On int. law*, vol. III, §§ 322-326 ; Massé, *Droit com.*, liv. 2, tit. 1, ch. 2, § 2 ; Hefster, *Droit int.*, § 168 ; Bynkershoek, *Qæst. jur. pub.*, lib. 1, cap. 14 ; De Cussy, *Droit maritime*, vol. II, pp. 364, 385 ; Wheaton, *On the right of search*, pp. 153, 154 ; Coxe, *Brief examination*, etc., p. 26 ; Kaltenborn, *Seerecht*, vol. II, p. 350.

(1) El artículo 8.º de este tratado dice : « Atendido que la experiencia ha mostrado que la trata de negros, viene acompañada generalmente en los parajes que se ejerce, de actos piráticos peligrosísimos para la tranquilidad de los mares y la seguridad de todas las banderas ; considerando al mismo tiempo que si el pabellon que lleva una nave es *prima facie* el signo de su nacionalidad, esta presuncion no es suficiente para que no se proceda á la comprobacion, supuesto que de otro modo todas las banderas podrian servir para cubrir la piratería, la trata de negros ú otro cualquier comercio ilícito ; afin de prevenir cualquier dificultad que ocurrir pudiera en el cumplimiento de esta convencion se ha estipulado que se dirigirán las instrucciones correspondientes á los jefes de las escuadras francesa é inglesa en la costa de Africa. »

Segun Gessner, Hautefeuille no ha apreciado en su verdadero valor los servicios que han prestado estas convenciones, aminorando notablemente, ya que no extinguiendo por completo, un tráfico tan vituperable. *

Distinción entre los piratas y los negreros.

§ 731. Al exponer la refutación de Wheaton á las pretensiones del gabinete británico hemos visto que uno de los argumentos de que este se valia para defenderlas era colocar á los negreros en perfecta igualdad de condiciones con los piratas.

Los Estados-Unidos no han confundido nunca á estos con aquellos, como lo prueba suficientemente el mensaje especial del presidente Tyler, de 27 de febrero de 1843.

« Seria contradictorio, dice en él, apoyar en el mismo fundamento una verdadera ley internacional, y la regla sostenida por un solo pueblo. La detención y captura de un buque por sospecha vehemente de piratería no da motivo justo de queja al país bajo cuya bandera se cubra, ni facultad para reclamar á su propietario. *En estas circunstancias es un derecho perfecto el de detener, visitar y hasta registrar una nave sin que esta conducta pueda originar ninguna indemnización ni responsabilidad.* Pero fuera de este caso no hay nación que tenga en tiempos normales autoridad bastante para obligar á pararse en el Océano á las embarcaciones de otra, sea cual fuere el pretexto que alegue. »

Esta es la causa de que las leyes de aquella república, aunque han calificado de crimen de piratería la trata de negros, no la sujetan á la misma responsabilidad. **

Como hemos ya manifestado las negociaciones entabladas por los Estados-Unidos cerca del gabinete de Lóndres concluyeron con la celebración del tratado de 8 de agosto de 1842, en el cual se estipulaba que entrambas partes contratantes sostendrían en la costa de África el número de buques necesario para visitar las naves mercantes de cada una de ellas, persiguiendo así la trata por medio de sus propias fuerzas. Esta solución era, sin embargo, incompleta como se probó posteriormente.

* Gessner, *Le droit des neutres sur mer*, pp. 289-292; Hautefeuille, *Droits des nations neutres*, tit. 11, ch. 2, sect. 3; Kaltenborn, *Seerecht*, vol. II, p. 352.

** Halleck, *Int. law*, ch. 25, §§ 8, 9; Riquelme, *Derecho púb. int.*, lib. 1, tit. 2, cap. 8; Wheaton, *Elém. droit int.*, pte. 2, ch. 2, § 15; Lawrence, *Visitation and search*, pp. 21 et seq.; Pistoye et Duverdy, *Traité des prises*, tit. 1, ch. 2; Phillimore, *On int. law*, vol. III, §§ 322-326.

Con efecto, en el año 1858 los cruceros británicos encargados de este servicio en el golfo de Méjico recibieron la orden, que se apresuraron á ejecutar, de visitar nuevamente los barcos norte-americanos. El gobierno de la república consideró este proceder como una violación de su bandera, y protestó en contra suya, sosteniendo que únicamente á él le incumbía ejercer la vigilancia y policía debidas sobre los buques que navegasen con su pabellon.

1858. Protesta de los Estados-Unidos.

El gabinete inglés, ántes de adoptar una resolución, pasó el asunto á informe de los abogados de la Corona, los cuales fueron de parecer que no podía citarse ninguna autoridad en apoyo de la conducta observada, y, en su consecuencia, los consejeros de la reina Victoria, desistieron de su prosecución.

Medida adoptada por el gobierno británico.

Al poner esta resolución en conocimiento de las cámaras inglesas, lord Lyndhurst pronunció un discurso que el ministerio británico juzgó como la expresión mas fiel de su pensamiento. « No hemos renunciado, decía el citado orador en la sesión de la alta cámara del 12 de julio de aquel año, á ningún derecho, porque no cabe duda de que esa pretendida facultad no existió legítimamente, por cuya razón creo que, abandonándola, obramos justa y sabiamente. Las autoridades mas respetables, en América como en Europa, se pronuncian contra ella y por mi parte no tengo inconveniente alguno en declarar que no he podido descubrir ningún principio de ley ó de razón en que fundarla. Examinando aquel en que se basa la cuestión en sí, resulta tangiblemente que todas las naciones, las poderosas y las débiles, son iguales en alta mar. Ahora bien, si los buques son porciones del país á que pertenecen ¿ con qué autoridad puede intervenir otro cualquiera en sus asuntos? Se objetará que reconociendo esta doctrina no es posible perseguir los innumerables fraudes que se cometerán á su sombra. Pero ¿ cómo ha de influir en la conducta de una tercera potencia lo que hagamos con los Estados-Unidos? En todo caso la cuestión se resuelve muy fácilmente. Cuando uno de nuestros cruceros aviste un buque con pabellon norte-americano, y tenga motivos para creer que le usa indebidamente, tratará de inquirir y examinar los hechos cuanto mejor le sea posible: si resultase que el juicio formado es exacto podrá visitarle y enterarse de sus papeles, y si la sospecha se realiza se halla autorizado para tratarle con arreglo al país á que corresponda. Aquellos no tendrían entónces derecho á reclamar y la cuestión se zanjaría entre nuestro crucero y la nave capturada. Em-

Debates que se promovieron con este motivo en las cámaras inglesas.

pero si se justificase que esta les pertenecía realmente debemos reparar en seguida la ofensa cometida é indemnizar el daño y los perjuicios ocasionados.*

Aprehension
de marineros
ingleses á
bordo de bu-
ques neu-
trales.

§ 732. En el trascurso de las guerras á que la revolucion francesa dió lugar, el gabinete de Lóndres pretendió que como consecuencia del derecho de que venimos ocupándonos, tenía el de aprehender á los marineros de su nacion que estuviesen á bordo de los buques neutrales.

Oposicion de
los Estados-
Unidos y re-
sultados que
produjo.

Los Estados-Unidos se opusieron á la ejecucion de semejante designio y su falta de asentimiento fué una de las causas que motivaron la guerra de 1812 ocurrida entre los dos pueblos.

Tratado de
Ghent.

El tratado de Ghent puso término á la lucha bajo las bases del *status quo ante bellum*, dejando indecisas las cuestiones que la originaron.

Fundamen-
tos en que
apoyaba In-
glaterra su
pretension.

Aunque no es de esperar que la Gran-Bretaña insista nuevamente en otorgarse esta facultad, interesa conocer como recuerdo histórico las razones en que se apoyaba para obtener su reconocimiento.

El gobierno británico sostenia, que el súbdito inglés debe fidelidad perpetua é indisoluble á la Corona, hallándose obligado á prestar el servicio militar siempre que á ello fuese requerido, estando el poder ejecutivo autorizado para hacer efectiva esta obligacion, donde quiera que aquel fuese habido.

Argumentos
aducidos en
contra por el
gabinete de
Washington.

Por su parte, el gabinete de Washington, por conducto de su secretario de Estado M. Webster, se expresaba de este modo : « Si el principio de la fidelidad perpetua y la facultad de hacerle efectivo, formasen parte de la ley de las naciones, podria sostenerse como un derecho comun é igualmente obligatorio, mientras que no se modificara el código internacional. Pero la situacion presente no ofrece semejante aspecto. La doctrina es pura y exclusivamente inglesa y sus leyes carecen de valor fuera de su territorio; esto es, las relaciones que dicha prescripcion crea entre el soberano y los súbditos no serán eficaces mas que dentro del reino. Admitido como lógico el razonamiento expuesto, resultaria

* Gessner, *Le droit des neutres sur mer*, pp. 291, 292; Hautefeuille, *Droits des nations neutres*, tit. 11, ch. 2, sect. 3; Phillimore, *On int. law*, vol. III, pp. 420 et seq.; Halleck, *Int. law*, ch. 25, § 9; Lawrence, *Visitation and search*, pp. 181 et seq.; *Revue des deux mondes*, 1 julio de 1858; *Monthly law reporter*, vol. XXI, p. 265; *London Times*, 27 julio de 1858.

que si un Estado se ve en inminente peligro tendria derecho á disponer de las propiedades de sus ciudadanos, del mismo modo que de sus personas, y de una concesion en otra se vendria á parar en que un gobierno se halla facultado para legislar sobre los bienes de sus nacionales que radiquen en un territorio extraño, principio injustificable y absurdo. La Corona de Inglaterra no posee derecho alguno sobre los individuos domiciliados ó las propiedades situadas fuera de los límites jurisdiccionales de la monarquía.

M. Webster formuló la regla á que se sujetaria el gobierno de la república manifestando, que estaba resuelto á no consentir el ejercicio de aquella práctica, acompañada siempre de consecuencias injustas é injuriosas que no era posible tolerar, y que la conducta que debia observarse constantemente era que siempre que un buque resultase pertenecer á ella, debia suponerse que su tripulacion tenia el mismo carácter nacional. « Cincuenta años de experiencia, añadia, el mal éxito de muchas negociaciones y un exámen mas detenido de la cuestion en una época en que las pasiones se hallan ya calmadas, han convencido á este gobierno que la regla enunciada es la única que se puede seguir sin faltar á los derechos de los Estados-Unidos y á la seguridad de sus ciudadanos. » *

* Halleck, *Int. law*, ch. 25, §§ 29, 30; Wheaton, *Hist. law of nations*, pp. 739, 740, 745, 746; Webster, *Works of*, vol. V, p. 142; vol. VI, p. 325, 326; Webster, *Dip. and off. papers*, pp. 97, 101; Phillimore, *On int. law*, vol. III, § 335; Manning, *Law of nations*, p. 371.