

mente interesadas en ponerse de acuerdo á fin de evitar á la vez que la interrupcion inútil ó perjudicial de las balijas, el que estas sirvan de auxiliares á los proyectos del enemigo.

Por su parte el gobierno inglés pidió al federal que las exceptuase de visita y captura en el trascurso de aquella lucha.

Pretension del gobierno inglés.

El citado ministro norte-americano observó que si se accedia á tal demanda, no era menester entónces examinar una cuestion que de ese modo se resolvía implícitamente; y dos dias después dirigió á las oficinas de marina las instrucciones de que hemos dado cuenta anteriormente: no admitiéndose esta excepcion como consecuencia del derecho extricto sino cual una medida política dictada por las circunstancias.

Las proposiciones de M. Seward no produjeron, pues, resultado alguno.*

En el mes de junio del año 1857, el vapor mercante sardo *Cagliari* salió del puerto de Génova con destino á Túnez llevando á bordo 21 pasajeros. Subleváronse estos, apénas se encontraron en alta mar, y apoderándose del buque enderezaron su rumbo hácia una isla napolitana, donde se encontraban algunos presos por causas políticas, á quienes pusieron en libertad así que llegaron. Luego se dirigieron á las costas de Nápoles, y saltando á tierra con objeto de promover una revolucion en el país, abandonaron el vapor. Su capitán volvió á emprender nuevamente el viaje interrumpido, pero en la travesía fué capturado por un crucero de la referida nacion y sometido á un tribunal de presas que decidió su confiscacion. El gobierno detuvo en calidad de prisioneros de guerra al capitán y al equipaje, en cuyo número se contaban dos maquinistas ingleses MM. Watt y Park. Las autoridades sardas reclamaron la libertad del buque y la de sus tripulantes fundándose en que el capitán habia obrado por fuerza mayor ignorando el carácter y las intenciones de los pasajeros que conducia hasta el momento en que se pronunciaron contra su autoridad, y en que cuando fué apresado se dirigia al punto de su consignacion. A pesar de la fuerza incontrovertible

* Dana, *Elem. int. law*, by Wheaton, eighth edition, note 288, p. 637; Hautefeuille, *Droits des nations neutres*, liv. 8, sect. 4, § 2; Ortolan, *Dip. de la mer* vol. II, liv. 3, ch. 2, p. 240; Wheaton, *Elém. droit int.*, pte. 4, ch. 3, § 25; Beausant, *Code maritime*, etc., vol. I, tit. 3, ch. 4, sect. 1, n° 183; Pratt, *Law of contraband of war*, p. 57; *Dip. correspondence*, 1863, pt. 1, p. 402; *U. S. laws* vol. IX, p. 965.

de estas observaciones, el citado gobierno se negó á acceder á lo pedido.

El conde de Cavour recurrió entónces á los dictámenes de los jurisconsultos Twiss y Phillimore, los cuales reconocieron que el buque navegaba bajo la bandera de Cerdeña, y provisto de sus papeles de mar, que cuando fué apresado se dirigía al puerto á que estaba destinado, que en el momento de acaecer la ocurrencia los gobiernos de Cerdeña y Nápoles se encontraban en paz, deduciendo de todos estos hechos que la accion de apoderarse de él no podia verificarse en nombre de los derechos propios de los beligerantes sino en virtud de la ley municipal, en cuyo caso lo único que podia hacer el gobierno napolitano era reclamar simplemente del de Cerdeña lo que procede cuando el ofensor se sustrae á la jurisdiccion del ofendido. El conde de Cavour sometió, por fin, este asunto á la consideracion de las grandes potencias europeas, que propusieron un arbitraje, en conformidad con lo dispuesto en los artículos de la declaracion de Paris de 1856.

La prision de los maquinistas ingleses, que se habia prolongado ya por espacio de diez meses con circunstancias perjudiciales para su salud movió al gabinete de Londres á reclamar su inmediata libertad del rey de Nápoles.

Intervencion del gobierno británico en el asunto.

Este accedió á su deseo, manifestando que lo hacía mas bien por humanidad respecto á los prisioneros y por deferencia hácia su reina, que no porque semejante pretension fuese justa y razonable. Y firme en la conducta que se habia trazado continuó negándose á la restitucion del buque y á consentir en el arbitraje propuesto.

Resolucion favorable.

Lord Malmesbury se dirigió con este motivo á los ministros del monarca napolitano exhortándoles á que le aceptaran á la mayor brevedad posible, porque el negarse por mas tiempo á emplear el medio propuesto, constituía, segun los jurisconsultos mas eminentes, una infraccion de la ley de las naciones; añadiendo que, en su concepto, debian poner en libertad bajo fianza á la tripulacion.

Comunicacion de lord Malmesbury.

La consecuencia de esta actitud de Inglaterra fué la entrega del buque y del equipaje al cónsul británico, haciendo completa abstraction del gobierno de Cerdeña.

Entrega del buque y del equipaje.

El *Gagliari* fué conducido á Génova y entregado á las autoridades por disposicion del referido funcionario.

Con posterioridad á estos hechos los tribunales de presas napolitanos decidieron en definitiva que el vapor devuelto se habia empleado en actos de guerra y piratería, que los habia cometido con conocimiento de su capitan y tripulacion, y que, por tanto, era procedente su captura y confiscacion, condenándose á sus propietarios al pago de las costas.*

§ 750. Hemos dicho en otro lugar, que el comercio de cabotaje no puede ejercerse ordinariamente por los extranjeros en tiempo de paz, mas réstanos averiguar si podrá hacerse extensivo á los neutrales en el de guerra, y si la aceptacion por parte de estos constituye una infraccion de su carácter.

No teniendo para nada en cuenta las modificaciones que la guerra introduce en las relaciones internacionales, puede sostenerse, como hace Hautefeuille, que la misma facultad que tiene un soberano para prohibir un tráfico cualquiera en sus límites jurisdiccionales, subsistirá á la vez para conceder el que á bien tuviere sin cuidarse de las circunstancias exteriores que concurren en uno ú otro caso.

Los holandeses fueron los primeros, segun Manning y Phillimore, que pretendieron, en 1674, que Inglaterra, potencia neutral, no podia hacer el comercio de cabotaje entre los puertos franceses, pero los ingleses respondieron que el tratado con Holanda les autorizaba para ejercerle, y las Provincias-Unidas desistieron de sus propósitos.

Los tratados que reconocieron que los neutrales podian dedicarse á este tráfico son: el de 1675 entre Inglaterra y Holanda; los de 1676 y 1679 entre esta y España; los de Utrecht en 1713; el de 1715 entre Holanda y Rusia; el de 1725 entre España y Alemania y el de 1795 entre la primera de estas dos últimas naciones y los Estados-Unidos.

Se han celebrado otros en que se dispone lo contrario y entre ellos pueden citarse: el de 1691 concluido por Inglaterra y Dinamarca; en 1762 por Prusia y Suecia; y en 1801 por Inglaterra y Rusia.

La neutralidad armada de 1780 admitió el derecho de los neutrales para ocuparse en el comercio de cabotaje entre los puertos enemigos, siendo causa de la adopcion de este sistema las pretensiones de la Gran-Bretaña que

Sentencia de los tribunales de presas napolitanos.

El comercio de cabotaje con relacion á los neutrales.

Práctica anti-gua.

1675—1795. Tratados que conceden este derecho á los neutrales.

1691—1801. Otros en que se les niega.

Principios admitidos sobre este particular por la neutralidad armada de 1780.

* Dana, *Elem. int. law*, by Wheaton, eighth edition, note 240, p. 688; *Discursos de Lord Derby y de Lord Malmesbury*, abril 1858; *Opiniones de los Doctores Twiss y Phillimore*.

desde 1756 sostenia como regla de conducta práctica la doctrina contraria.*

La historia nos presenta ejemplos de haberse concedido á un neutral autorizacion para emprender un tráfico exclusivamente nacional sin que este privilegio se extienda á todos los Estados ó los individuos que tengan dicho carácter. En este caso no admite duda que semejante concesion determina en el que favorece una calidad que le somete en cierto modo á los derechos del beligerante contrario.

La resolucion adoptada en este sentido por el gobierno inglés á causa de las concesiones hechas por Francia á los holandeses, ocasionó que se adoptase la famosa regla de 1756, de que nos hemos ocupado ya extensamente.**

No es posible confundir esta con la de 1793. Existe en ellas, segun Wheaton, la misma diferencia que entre la concesion por el enemigo de licencias especiales á los súbditos de su adversario, garantizando sus propiedades en un comercio determinado cuya tolerancia le interese, y la excepcion general en favor del mismo tráfico. La primera de estas acciones puede ser causa de confiscacion, lo cual no sucede con la segunda. El principio de 1756, añade, transformado en 1793 se aplicó á la prohibicion absoluta de las transacciones mercantiles neutrales con las colonias y en las costas del enemigo.

M. Duer ha sostenido idénticas conclusiones.

Como prueba de las interpretaciones desfavorables para el comercio neutral á que se prestaba en su aplicacion la regla que examinamos bastará con citar un ejemplo.

Una nave de los Estados-Unidos arribó á los puertos de los mismos con un cargamento de la Habana, que desembarcó pagando los dere-

* Gessner, *Le droit des neutres sur mer*, ch. 3, pp. 266-269; Manning, *Law of nations*, p. 198; Phillimore, *On int. law*, vol. III, p. 309; Kaltenborn, *Seerecht*, vol. II, p. 426.

** Gessner, *Le droit des neutres sur mer*, ch. 3, pp. 269-277; Wheaton, *Elém. droit int.*, pte. 4, ch. 3, § 27; Halleck, *Int. law*, ch. 26, §§ 19-21; Phillimore, *On int. law*, vol. III, §§ 214-225; Manning, *Law of nations*, pp. 195, et seq.; Bello, *Derecho int.*, pte. 2, cap. 8, § 8; Heffter, *Droit int.*, § 174; Garden, *De diplomatie*, liv. 7, § 9; Duer, *On insurance*, vol. I, pp. 699, et seq., 707-717; Kent, *Com. on am. law*, vol. I, p. 82; Wildman, *Int. law*, vol. II, pp. 51, 71, 95; Wheaton, *Reports*, vol. I, app. note 3, p. 506; Story, *Life of*, vol. I, p. 288; Sir William Temple, *Works of*, p. 313; Jouffroy, *Droit maritime*, pp. 190, et seq.; Jenkinson, *Discourse on the conduct*, etc., London 1757; Kaltenborn, *Seerecht*, vol. II, pp. 426, 427.

chos correspondientes. Volvió luego á tomar una parte de él y se hizo á la mar con rumbo á España; pero en la travesía cayó en poder de los cruceros ingleses, que pretendieron la confiscación fundándose en la continuacion del viaje. No obstante, sir W. Scott decretó su devolución, considerando que el desembarco de las mercancías y el pago de los adeudos de aduana en un sitio neutral probaban suficientemente que la importación intentada se llevaba á cabo *bona fide*.

Esta sentencia fué dictada en 1800, pero cinco años mas tarde, el tribunal de apelación del almirantazgo británico sostuvo el principio opuesto, y en consecuencia se procedió á fallar la confiscación del buque y de la carga, siempre que examinando las circunstancias de su reexportación se sorprendiera algún indicio de que la conducción de los artículos á un puerto neutral, se hubiese efectuado con objeto de paliar su verdadera significación.

Semejante decisión fué ruinosísima para el comercio de la república norte-americana, que fiado en la jurisprudencia establecida por sir W. Scott, se dedicó á esta clase de tráfico. Su gobierno no toleró sin enérgicas reclamaciones la adopción de tales medidas, alegando que se trataba de introducir una novedad subversiva en principios que se habían mirado siempre como sagrados entre las naciones, y llegó á confundir en su anatema la regla de 1756 con la de 1793. Empero, no tardó mucho en distinguir entre ambas, justificando la primera, y manifestando, respecto á la segunda, que los pueblos neutrales debían resistirse á su aplicación. Así, dice Kent, la regla de 1756 puede considerarse todavía como controvertible y dudosa. «Es muy posible, continua, que si los Estados-Unidos llegan al elevado grado de poder é influencia marítima á que sus circunstancias locales y su rápido incremento parecen llevarlos, de manera que un enemigo suyo se viese obligado á franquear su comercio doméstico á las naciones neutrales, diésemos mayor importancia á los derechos de los beligerantes é hicieren mas impresión en nosotros los argumentos de los publicistas extranjeros en pro de la justicia de esta práctica.» (1)

(1) En el caso de la captura del *Immanuel*, sir William Scott justificó del siguiente modo los principios de la regla de 1756: «Los neutrales tienen derecho al estallar la guerra, para continuar su acostumbrado comercio, excepto en artículos de contrabando, ó con los puertos bloqueados. No quiero decir que con motivo de los accidentes de la lucha no se halle muchas veces envuelta en peligro su propiedad, por que en la naturaleza de las cosas humanas apenas es posible evitar de todo punto este inconveniente. Habrá algunos que hagan á sabiendas un comercio ilegítimo,

Sin embargo, Halleck sostiene que actualmente la Union miraría como un acto hostil directo é inmediato la tentativa de aplicar á sus buques las prescripciones de 1793.

Opinion de los publicistas.

Phillimore afirma que el tráfico exclusivamente nacional en las costas enemigas no puede ejercerse por los neutrales, cuando se declara franco y abierto durante la guerra; pero que este principio no debe aplicarse al comercio de un neutral con enemigos, si el cargamento procede de otro que tiene aquel carácter. Respecto á las transacciones mercantiles con las colonias, dicho publicista sostiene, de acuerdo con Story, que el que se dedica á él por consecuencia de una

protegiendo las propiedades enemigas, y habrá otros á quienes se imputará injustamente esta ofensa. Este daño es mas que contrapesado por el beneficio que las disensiones de otros pueblos acarrearán al comercio neutral. La circulación mercantil, obstruida en gran parte por la guerra, refluye en la misma proporción á los canales libres. Pero prescindiendo de accidentes, la regla general es, que el neutral tiene derecho para seguir haciendo en tiempo de guerra su acostumbrado tráfico, y aun para darle toda la extensión de que es susceptible. Muy diverso es el caso en que se halla un comercio que no ha poseído jamás, que solo debe al ascendiente de las armas de uno de los beligerantes sobre el otro, y que cede en daño de aquel cuya preponderancia es la causa de que se le haya concedido. En este caso se halla el comercio colonial, que la metrópoli se reserva exclusivamente ya para abastecerse de los frutos peculiares de las colonias, ya para abrir á sus propias producciones un mercado ventajoso y seguro. Cuando la guerra interrumpe este cambio, ¿cuales serán con respecto á las colonias, los deberes mútuos de los beligerantes y neutrales? Es un derecho incontestable del beligerante apoderarse de ellas, si puede, y le tiene casi infalible á efectuarlo, si se hace dueño del mar. Las colonias se proveen del exterior, y si cortando sus comunicaciones marítimas, se logra privarlas de lo necesario para la subsistencia y defensa, les será forzoso entregarse. Suponiendo, pues, que el beligerante ponga los medios para obtener este resultado, ¿á que título podrá un neutral entrometerse á estorbarlo? Este no tiene derecho para convertir en conveniencia y lucro suyo las consecuencias de un nuevo acto del beligerante; no le tiene para decirle: es verdad que tus armas han puesto en peligro la dominación de tu adversario en esos países; pero es menester que yo me aproveche del fruto de tus victorias, aun que esta participación las ataje y malogre. Tú has arrancado al enemigo por medios legítimos ese monopolio, que habia mantenido contra todo el mundo hasta ahora y que nunca presumimos disputarle; pero yo voy á interponerme para impedir que completes tu triunfo. Yo traeré á esas colonias los artículos que necesitan y esportaré sus productos. Has derramado tu sangre y gastado tu dinero, no para tu utilidad propia, sino para beneficio ajeno. No hay, pues, razón alguna, continua sir W. Scott, para que los neutrales se ingieran en un ramo de comercio, que se les ha vedado constantemente, y que si ahora se les franquea, es por la urgencia de las circunstancias. Si el enemigo inhabilitado para comerciar con sus colonias, las abre á los extranjeros, no es por su voluntad, sino por la apurada situación á que nuestras armas le han reducido.»

Esta doctrina fué confirmada por el tribunal de apelación en el caso de la *Wilhelmina*. El lord canceller declaró que no era lícito á los neutrales, segun el derecho de gentes, hacer en tiempo de guerra un comercio de que antes no gozaban, y en virtud de esta declaración el tribunal confiscó el buque y la carga.

autorizacion emanada del estado de guerra, está sujeto á captura y confiscacion, no debiendo, sin embargo, extenderse esta doctrina á los casos á que se aplicaba la mencionada regla de 1793.*

* Wheaton, *Elém. droit int.*, pte. 4, ch. 3, § 27; Gessner, *Le droit des neutres sur mer*, p. 277; Ortolan, *Dip. de la mer*, liv. 3, ch. 6; Hubner, *De la saisie des bâtiments neutres*, vol. I, ch. 4, § 6; Halleck, *Int. law*, ch. 26, §§ 22-26; Bello, *Derecho int.*, pte. 2, cap. 8, § 8; Heffter, *Droit int.*, § 174; Chitty, *Law of nations*, pp. 176, et seq; Kent, *Com. on am. law*, vol. I, p. 85, note; Duer, *On insurance*, vol. I, pp. 701, 719-725; Phillimore, *On int. law*, vol. III, §§ 212, 215-225; Story, *Life of*, vol. I, pp. 287, 288; Wheaton, *Reports*, vol. I, app. note 3, p. 506; *Carta de M. Monroe á lord Mulgrave*, set. 23, 1805; *Carta de M. Madison á MM. Monroe y Pinkney*, mayo 17, 1806; *British order in council*, april, 15 th. 1854; *Edinburgh Review*, n. 203, art. 6.

CAPITULO VII

DERECHOS Y DEBERES DE LOS CAPTORES

§ 751. No dependiendo generalmente las capturas del elemento ó medios que se emplean para efectuarlas, puede decirse que existe la mas completa identidad entre las terrestres

De las capturas en general.

y las marítimas. Sin embargo, el uso y la jurisprudencia establecida por los tribunales han fijado reglas generales y distintas para cada una de ambas clases. El título de propiedad en las primeras se funda en el hecho de la posesion, mientras que en las segundas se basa en el fallo de los jueces encargados de decidir acerca de su validez, pudiendo muy bien esta diferencia ser resultado de la escasa importancia que suelen tener las de tierra, y de los grandes intereses que juegan siempre en las de mar.

Otro de los rasgos característicos que ofrecen es que las últimas se someten al juicio de tribunales *ad hoc* que participan en algun modo de la jurisdiccion civil ordinaria y las primeras se sustancian por autoridades dependientes del ministro de la guerra.

Habiendo examinado ya estas al tratar de la ocupacion militar, nos limitaremos en este capítulo al análisis de las marítimas. *

§ 752. Segun los almirantazgos y tribunales competentes, el acto de la toma de posesion no es indispensable para que se tengan por consumadas; bastará solo con la simple sumision, aun cuando no se halle á bordo fuerza alguna enemiga.

Hechos que deben concurrir en las capturas marítimas.

* Bello, *Derecho int.*, pte. 2, cap. 5, § 3; Halleck, *Int. law*, ch. 30, § 1; Phillimore, *On int. law*, vol. I, § 345; De Cussy, *Droit maritime*, liv. 1, tit. 3, § 26; Pistoye et Duverdy, *Traité des prises*, passim.; Dalloz, *Répertoire*, tit. *Prises maritimes*; Wildman, *Int. law*, vol. I, p. 36; Elliot, *Dip. code, references*, n° 87, 141, 148, 257, 268.