



2591A

347.79

FER

mol

NOCIONES

DE

Derecho Internacional Marítimo

NOCIONES

1689

DE

DERECHO INTERNACIONAL MARITIMO,

REDACTADAS

de orden del Excmo. Sr. D. Joaquin Gutierrez de Rubalcava,
Jefe de Escuadra de la Armada, Comandante General
del Apostadero de la Habana & &.

POR

EL TENIENTE DE NAVIO D. CESAREO FERNANDEZ,
SECRETARIO DE LA COMANDANCIA GENERAL.

APROBADAS POR REAL ORDEN DE 31 DE AGOSTO DE 1863.



HABANA.

IMPRENTA DEL TIEMPO,

CALLE DE CUBA, NUM. 71.

1863.

**Esta obra está bajo la proteccion de
las leyes para los efectos de propie-
dad.**

AL EXCMO. SEÑOR

D. JOAQUIN GUTIERREZ DE RUBALCAVA,

COMANDANTE GENERAL DEL APOSTADERO,

EXCMO. SR.

La vecindad de los Estados-Unidos, asolados por una guerra civil cuyas proporciones tienen pocos precedentes en la historia; la saña desplegada por los beligerantes así en tierra como en la mar y la frecuencia con que sus cruceros se han presentado en las aguas territoriales de esta isla de Cuba, son circunstancias que han colocado á las autoridades superiores, y muy principalmente á V. E. que dirige las fuerzas navales, en una situacion delicada.

No bastaba prever los acontecimientos, que algunos ha habido que no cabian en la prevision humana; no era suficiente la seguridad de ser bien secundado por los Jefes de la Armada, aptos, no solo para la práctica de las precisas instrucciones de V. E., sino tambien para resolver con buen criterio en los casos fortuitos; era necesaria, era precisa la cooperacion de todos los que sirven en la marina para observar fielmente las obligaciones que se desprenden del Real mandato sobre la mas extricta neutralidad con beligerantes tan inmediatos y para mantenerlos en el respeto que á la misma corresponde.

En efecto, un oficial encargado de la visita de un buque que omite la mas pequeña de las fórmulas establecidas; un guardiamarina que capciosamente interrogado por uno de los beligerantes da sencillamente las noticias que se le piden sobre las fuerzas ó armamento del buque enemigo que se halla dentro del puerto; un simple marinero que, por ignorancia, se encarga de conducir el pliego que sin apariencias de importancia se le entrega, pueden dar lugar á reclamaciones mas ó ménos graves de gobierno á gobierno. Es, pues, de absoluta necesidad que cada uno sepa de un modo preciso lo que es neutralidad, lo que se entiende por asilo; en una palabra, que conozca los derechos y los deberes de los beligerantes y neutrales. Pero este conocimiento, que en esencia no es poco comun en nuestros buques, se adquiere difícilmente por completo:

las interminables discusiones de los autores de Derecho, muy luminosas para los que siguen la carrera diplomática, no ofrecen al marino el mayor interes: debe conocerlas; puede consultarlas con fruto; pero para sus decisiones de momento lo que necesita es un prontuario, una exposicion de los principios fundamentales.

Hace algun tiempo se sirvió V. E. hacerme la manifestacion que antecede, y llevando al extremo la prevision de que ántes he hecho mérito, me ordenó la redaccion del prontuario, que, útil á todos, habria de servir principalmente para extender entre la juventud marina la aficion al estudio del Derecho. Aunque no se me ocultara la pequenez de mis fuerzas, creí que el mejor medio de corresponder á la distincion de tan honroso encargo, seria dedicarme á él, á falta de inteligencia, con el mejor deseo. Reuní, en consecuencia, las obras mas reputadas y modernas, saqué del archivo de esta Comandancia general cuanto podia tener relacion con el objeto; y acopiados los datos, consigné brevemente lo mas rudimentario, procurando llamar la atencion sobre los puntos cuestionables ó que no han recibido la sancion general de las naciones, citando, en todo caso, lo prevenido en la legislacion de España. Cuidé igualmente de señalar las obras de que toma origen este pequeño trabajo, añadiendo una noticia de las mas principales, antiguas y modernas, que pueden consultar los aficionados á este estudio, y por último, me pareció de conveniencia poner en un apéndice algunos documentos nacionales, cuyos ejemplares son raros, y otros extranjeros que merecen tomarse como modelos.

Concluida mi tarea, á V. E. toca juzgarla y decidir si cumple con el elevado objeto que se proponia y se sirvió expresarme. Tal es mi mayor deseo; mas de cualquier modo se llenará si V. E. se digna aceptar y disponer como le plazca de este escrito, considerándolo como una prueba del reconocimiento y respetuoso afecto de este su subordinado.

Habana 15 de Noviembre de 1862.

EXCMO. SR.

Gesáreo Fernandez.

INTRODUCCION.

ENTRE los conocimientos indispensables al oficial de Marina, aparte de los de las ciencias exactas y no pocos otros directamente relacionados con su profesion, es, sin duda, uno de los principales el del *Derecho internacional marítimo*.

Destinado el marino militar lo mismo en la paz que en la guerra á frecuentar paises extranjeros, á mantener con los buques y autoridades de éstos relaciones oficiales sujetas á ceremonial establecido, y por último, á mandar en su dia una de esas fortalezas flotantes que *prolongan* (1) por todo el globo el territorio de su patria, y á conservar ileso el honor del pabellon que se le confía, sus actos tienen carácter internacional, no habiendo circunstancia ni categoría, de las que ocupe en la Armada, en que pueda prescindir de las reglas y principios generales, que no debe ignorar, y de la prudencia y circunspeccion que en la práctica exigen.

Mr. Guizot, Ministro de Negocios extranjeros de Francia, decia en cierta ocasion: (2)

“¿No queda aquí la patria mientras nuestros marinos la llevan á cuatro mil leguas de distancia? ¿No quedan treinta y cinco millones de franceses sobre los que pueden ejercer una influencia decisiva esos marinos que bogan á cuatro mil leguas de su pais? No pueden disponer en un momento, con un solo acto del destino de ese pais, de la paz ó de la guerra, de la dicha ó de la desgracia de esos treinta y cinco millones de hombres?”

(1) Véase el cap. III.

(2) Sesión de la Cámara de Diputados de 1.º de Marzo de 1854, citada por Ortolan.

Si así sucede en efecto, ¡cuán grande es la responsabilidad que á veces pesa sobre el oficial de Marina!

El presente trabajo no puede servir para el estudio del Derecho marítimo, su título lo dice: se ha escrito mucho sobre Derecho de gentes en general, y á las obras de mas crédito podrán acudir las personas aplicadas; pero aquellas son muchas y muy voluminosas; los autores, por lo comun, no se limitan á la presentacion de los principios y reglas que de ellos se derivan; examinan las opiniones de los demas publicistas, las discuten ántes de emitir la propia, y á vuelta de digresiones interminables y de citas que empiezan por la Biblia, hacen el texto confuso y cansado. El resúmen de los referidos principios, su exposicion en forma que pueda servir de prontuario ó *memorandum* y que facilite al mismo tiempo á los que empiezan la carrera de la mar el convencimiento de la importancia de su estudio, constituyen el único objeto de este escrito.

La siguiente noticia contiene las principales obras de consulta sobre Derecho internacional marítimo, sin incluir los tratados de Derecho de gentes en general. Entre las que se enumeran, la titulada "*Reglas internacionales y diplomacia de la mar*, produccion de Mr. Teodoro Ortolan, jefe de la marina francesa, es recomendable por su concision y por la autoridad que á la apreciacion de los sucesos de mar da la profesion y experiencia de su autor. Mas extensa, pero no ménos apreciable, es la del abogado del Consejo del Estado de Francia Mr. L. B. Hautefeuille, "*Derechos y deberes de las naciones neutrales en tiempo de guerra marítima*." Ambas ofrecen ancho campo á la meditacion del oficial de Marina.

Siendo los anglo-americanos, por lo comun, exclusivistas en sus opiniones, convendrá á los que dotan la escuadra de la isla de Cuba, el conocimiento de las autoridades en que las fundan, de que tendrán idea por los *Elementos del derecho internacional* de Henry Wheaton.

Este mismo autor, siendo representante de los Estados Unidos en Berlin, publicó una *Historia de los progresos del Derecho de gentes en Europa y América*, en que al exámen de los publicistas antiguos y modernos se une el de las grandes cuestiones suscitadas desde la paz de Westfalia en 1648 hasta nuestros dias, conocimiento histórico de importancia.

El de los tratados, que forman la jurisprudencia internacional, podrá obtenerse por la obra de Mr. Ch. de Martens y Mr. Ferd. de Cussy, "*Coleccion manual y práctica de tratados*, con-

venciones y otros documentos desde 1760 á 1848 y desde 1846 á 1849, hallándose tambien los ajustados por España con otras potencias en la coleccion del Cantillo, continuada por Riquelme.

Finalmente, en el apéndice de este escrito se copian las Ordenanzas de corso tantas veces citadas en su texto, y las de presas, ambas de difícil adquisicion por la escasez de ejemplares y que muchas veces conviene tener á la vista, acompañándolas un extracto de las instrucciones dadas á los buques franceses al empezar la guerra de Oriente y la notificacion del bloqueo de las bocas del Danubio por los almirantes de las escuadras aliadas.

INDICACION

de las principales obras de consulta sobre Derecho internacional marítimo.

J. G. HEINECCIUS, *Exercitatio de navibus ob vecturam mercium vetitarum commissis*—1721.

CORNELIUS VAN BYNKERSHOEK, *Quæstiones juris publici*—1737.

JOH. JUL. SURLAND, *Grundsätze des Europäischen See-Rechts*—1750.

DON CARLOS DE ABREU, *Tratado jurídico-político sobre las presas marítimas*.—1746 (Traducido al francés en 1758 y 1802).

JENKINSON, LORD LIVERPOOL. *Discourse on the conduct of the government of Great Britain in respect to neutral nations*—1757.

MART, HÜBNER, *De la saisié des bâtimens neutres, ou du droit qu' ont les nations belligérantes d' arreter les navires des peuples amis*—1759.

VALIN, *Traité des prises*—1763.

J. G. SAMMET, *Disertatio de neutralium obligatione, et captura navium neutralium*—1764.

FRID. BEHMER, *Observations du Droit de la Nature et des Gens, touchant la détention et la capture des vaisseaux et effets neutres en temps de guerre*—1771.

BOUCHAUD, *Théorie des traités de commerce entre les nations*—1777.

La liberté de la navigation et du commerce des nations neutres pendant la guerre, considérée selon le Droit de Gens universel, celui de l'Europe et les traités—1780. (Obra anónima atribuida al profesor COBALD TOTZE.)

GALIANI, Dei doveri dei principi neutrali verso i principi guerregianti, é di questi verso i neutrali—1782.

A. HENNINGS, Abhandlung über die Neutralität unde ihre Rechte insonderheit bey einem See-Kriege—1784.

LUD. PESTEL, Selecta capita juris gentium maritime—1786.

G. M. LAMPREDI, Del commercio dei popoli neutrali in tempo di guerra—1788. (Traducido al francés en 1802).

G. F. MARTENS, Essai concernat les armateurs, les prises et surtout les reprises, d'après les lois, les traités et les usages de puissances maritimes de l'Europe—1795.

J. G. BUSCH., Le Droit de Gens maritime—1796.

J. F. SCHLEGEL, Examen de la sentence prononcée par le tribunal de l'amirauté anglaise le 11 juin 1799, dans l'affaire du convoi suédois—1800. (Traducido al francés del texto danés.)

ROB WARD. ESQ., A treatise on the relative rights and duties of belligerent and neutral powers in maritime affairs, in which the principles of armed neutralities and the opinions of Hübnér and Schlegel are fully discuted—1801.

LUD HOLST., Versuch einer kristischen Übersicht der Völker-See-Rechte—1802.

P. S. NAN, Grundsätze des Völker-See-Rechte—1802.

M. D. A. AZUMI, Droit maritime de l'Europe.

JO. NICOL. TETENS, Considérations sur les droits réciproques des puissances belligérantes et des puissances neutres sur mer, avec les principes du droit de guerre en général—1805.

J. JOUFROY, Le Droit de Gens maritime universel, ou Essai d'un système général des obligations réciproques de toutes les puissances, relativement á la navigation et au commerce maritimes—1806.

GERARD DE RAYNEVAL, De la liberté des mers—1811.

F. G. JACOBSEN, Seerecht des Friedens und des Krieges in Bezug auf Kauffahrteischiffahrt—1815.

HENRY WHEATON, A Digest of the law of maritime captures and prises.—New York—1815.

El mismo. Elements of international law.

El mismo. Histoire des progrès du Droit de Gens en Europe et en Amérique depuis la paix de Westphalie jusqu'a nos

jours, avec une introduction sur les progrès du Droit de Gens en Europe avant la paix de Westphalie—1853.

FERDINAND LUCCHESI-PALLI, Principes du Droit maritime et Histoire de plusieurs Traités qui s'y rapportent—1842.

DON ANTONIO RIQUELME, Elementos de Derecho público internacional—1849.

M. THÉODORE ORTOLAN, Règles internationales et diplomatie de la mer—1856.

L. B. HAUTEFEUILLE, Des Droits et des Devoirs des nations neutres en temps de guerre maritime—1858.

SOBRE TRATADOS.

J. DUMONT, *Corps universel diplomatique du Droit des Gens*—800 á 1731 y 1726 á 1731.

C. G. KOCH, Abrégé de l'histoires des traités de paix—1761 á 1819.

LEWIS HERTSLET, A complete collection of the treaties—1827 á 1835.

D'HAUTERIVE ET DE CUSSY, Recueil des traités de commerce et de navigation—1648 á 1838.

CH. DE MARTENS ET JERD DE CUSSY, Recueil manuel et pratique de traités, conventions et autres actes diplomatiques—1760 á 1848 y 1846 á 1849.

2007-2008

PRIMERA PARTE.

LA MAR EN TIEMPO DE PAZ.

I.

DE LA LIBERTAD DE LA MAR.

La mar es libre para la navegacion y el comercio.—Excepciones.—Mar territorial.—Sus límites.—España los tiene señalados en seis millas.—Mar cerrada.—El mar Negro lo está para los buques de guerra.

La libertad absoluta de la mar es la base fundamental del Derecho internacional marítimo: si esta libertad no existiera, si la mar pudiera ser dominio privado de una nacion, no habria tal derecho; pero los caractéres esenciales de la propiedad, la naturaleza misma del oceano son tales, que parece inútil aducir razones para demostrar que es libre, y suficiente enunciar este principio como un axioma matemático. Sin embargo, gran número de publicistas distinguidos han escrito sobre la libertad de la mar, dividiéndose en dos escuelas: la de Grotius, que sostiene que la mar es libre y comun; la de Selden, que se esfuerza en demostrar que la mar, como la tierra, es susceptible de sumision al cetro de un Soberano. La mayor parte de los que se han ocupado de la materia han seguido á estos célebres escritores, limitándose muchas veces á reproducir sus argumentos.

La diversidad de opiniones ha producido muchas páginas inútiles; la mar, como el aire, á que se ha asimilado con frecuencia para los efectos de propiedad, es de uso comun: su inmensidad, su fluidez, impiden que sea nunca sometida al poder del hombre. Sostener lo contrario seria querer sostener que el

hombre es igual á Dios, á quien solo pertenece el poder de re- frenar el furor de las olas.

La mar es, pues, libre y no puede en ningun caso llegar á ser propiedad de una nacion: el derecho de navegar en ella pertenece sin excepcion á todas.

De estos principios se derivan dos consecuencias principales: la primera, que ningun pueblo puede excluir á los otros del uso del oceano: la segunda, que el comercio marítimo, lo mismo que la navegacion, es completamente libre. La nacion que valida de la superioridad de sus fuerzas, intentara apoderarse del imperio de la mar ó excluir una sola sociedad, por débil que fuera, del libre uso de la navegacion, cometeria un atentado contra la libertad natural del género humano; su conducta seria un justo motivo de guerra; bastaria para motivar la coalicion de todas las naciones contra ella y seria en efecto un derecho, un deber para todas reunirse á fin de resistir tan injustas pretensiones, como es un derecho y un deber declarar la guerra al Soberano que pretende dictar leyes ó cualquier otro acto de soberanía á todos los reinos de la tierra.

La mar que baña las costas, sirviendo á estas de límite ó frontera, ha sido llamada por todos los autores *mar territorial*.

Lo que se ha dicho de la alta mar no tiene aplicacion á la territorial; esta se halla sometida á la soberanía de la nacion cuyas costas baña; está bajo su dominio del mismo modo y con los mismos títulos que la tierra, y este dominio no deroga la regla general del derecho primitivo; es solo una excepcion de la misma regla, fundada en la naturaleza de la mar territorial en la ausencia de condiciones que excluyen al oceano de la posesion humana.

Cualquiera nacion tiene posibilidad de impedir la aproximacion de los buques á su costa y de destruirlos si intentasen hacerlo á su pesar; la mar territorial está, pues, en realidad y de un modo constante bajo su dominio completo y absoluto como si fuera un rio, un lago ó una parte del territorio: puede, en consecuencia; reglamentar la navegacion, impedirla ó limitarla, prohibir la pesca, someter á los buques mercantes á visitas de aduana y aun al pago de ciertos derechos de anclaje, faros, balizas, &c. &c.

Los autores, unánimes sobre el principio de soberanía de la mar territorial, están muy léjos de manifestar el mismo acuerdo respecto á los límites de esta parte privilegiada. Generalmente convienen en que la extension de la mar territorial debe empe-

zar á contarse desde una línea imaginaria que una los cabos ó puntas salientes de la costa una á una; pero la zona comprendida entre esta línea y otra paralela, es fijada por muchos en el alcance de un cañon disparado desde tierra; por otros en tres millas, miéntras que algunos, adoptando las estipulaciones de tratados existentes, se extienden hasta seis ó mas millas marinas.

Los tratados entre las naciones pueden fijar para las partes signatarias un espacio mayor arbitrario, bien para las restricciones generales, bien para las particulares de comercio, pesca, &c.: así Inglaterra, Francia y los Estados-Unidos tienen convenido con otras un límite de diez y seis millas; pero el reconocimiento de este solo puede ser obligatorio á las que en ello han convenido.

La Real cédula de 17 de Diciembre de 1760, confirmada por Real resolución de 1º de Mayo de 1775 y por el Real decreto de 3 de Mayo de 1830, relativas todas al resguardo de costas, determinan los límites marítimos de España en seis millas, cuya extension es corroborada de un modo general por las Reales órdenes de 7 de Agosto de 1862 y 24 de Junio de 1863. (1)

La parte de mar que comunica con el oceano por un canal ó estrecho que puede cerrarse ó cuyo paso puede impedirse desde tierra, se llama *mar cerrada*.

En esta clasificacion se comprenden los puertos, bahías, raldas, golfos y mediterráneos pertenecientes á un solo Estado.

Las naciones propietarias pueden permitir ó nó el comercio y el acceso de buques; pueden limitar este y lo limitan, por lo general, en los tratados para los buques de guerra, fijando su número en un máximum de cinco á seis; pero estas limitaciones ó cualquiera otra providencia debe tener un carácter general y ser comun á todas las naciones.

Los estrechos que sirven para la comunicacion entre dos mares, son libres; de otro modo no lo serian aquellas; así, aun cuando el estrecho de Gibraltar se angostara lo suficiente para que la artillería pudiese impedir el paso, no dejaria de ser libre, pues que lo es el Mediterráneo.

(1) Pendiente con el Gobierno de los Estados-Unidos la cuestion relativa á la extension de la zona jurisdiccional marítima de la isla de Cuba. á consecuencia de las últimas órdenes expedidas sobre el particular al Representante de S. M. en Washington. el Gobierno federal ha juzgado oportuno para transigir la dificultad de una manera amistosa y conveniente para ambos países, someterla al arbitraje de una tercera potencia elegida de comun acuerdo por las dos interesadas; cuya proposicion ha sido admitida por el Gobierno de la Reina, designando al efecto á S. M. el Rey de los belgas, segun se ha comunicado por la Primera Secretaría de Estado en Real órden de 12 de Setiembre de 1863.

Dinamarca, en virtud de tratados, ha exigido por mucho tiempo un impuesto á los buques que se dirigian al Báltico, como compensacion de los gastos originados por la instalacion y entretenimiento de faros y balizas en el estrecho; pero este impuesto injusto y contrario á derecho que se conocia con el nombre de *peaje del Sund*, ha sido ya abolido mediante indemnizacion por el deber que se crea de conservar los aparatos que facilitan la navegacion.

Consideraciones de equilibrio internacional han cerrado los estrechos del Bósforo y los Dardanelos para los buques de guerra de todas las naciones. Esta resolucion considerada siempre como regla invariable por la Puerta Otomana, fué confirmada por el Congreso de Paris en el tratado de 30 de Marzo de 1856, que puso fin á la guerra de Oriente, pero salvo esta restriccion necesaria, el mar Negro es libre para el comercio de todas las naciones.

II.

DE LOS BUQUES MERCANTES.

El comercio es libre.—Los buques mercantes pueden dedicarse á él bajo la salvaguardia de su nacion.—Pruebas para justificar su nacionalidad.—Jurisdiccion en materia criminal.—Idem sobre naufragios.—Ordenanzas de España sobre ambas.

El comercio en general y particularmente el marítimo es libre: es un derecho que pertenece á todos los hombres sin excepcion.

El comercio, libre por esencia, exige como auxiliar la navegacion que es absolutamente libre, como se ha dicho: hay, sin embargo, que establecer una diferencia: para navegar no es necesario consentimiento, pero el comercio exige el concurso de dos voluntades, la del vendedor y la del que compra.

Los buques mercantes, ó sea los que se ocupan en el trasporte de mercancías, pueden hacerlo, pues, libremente, siempre que se coloquen bajo la salvaguardia de la nacion de que los dueños y tripulantes forman parte.

La independendencia de un Estado se comunica, hasta cierto punto, á todo buque que navega bajo su bandera, pero esta no podria invocarse sin pruebas que garanticen su nacionalidad.

Estas pruebas (1) exigidas á los buques mercantes para que puedan disfrutar de los beneficios que estipula en sus tratados el Estado á que pertenecen, versan sobre las siguientes condiciones:

1^a Construccion ú origen del buque.

2^a Propietarios.

3^a Capitan.

4^a Tripulacion.

Cada nacion tiene sus exigencias respecto á estos cuatro puntos, los que, así como las demas disposiciones sobre nacionalidad y ventajas que á ella se refieren, se consignan en cada pais por leyes generales, á que suele darse el nombre de *acta de navegacion*.

(1) Véase el capítulo "Del derecho de visita."

Los códigos de comercio y las ordenanzas especiales completan la legislación de los buques mercantes nacionales, y los tratados, con las leyes de aduana, señalan los privilegios que se conceden á los extranjeros.

El buque mercante aislado en alta mar es independiente como el Estado á que pertenece y no reconoce otra jurisdicción; los crímenes ó delitos cometidos á bordo se consideran cometidos en el territorio del mismo Estado; y aun cuando el buque entre en un puerto extranjero, no cesa de obrar el mismo derecho jurisdiccional sobre los reos.

Hallándose el buque en mar territorial ó puerto de otra nación que la suya, no es tan clara la línea de conducta que, con arreglo á Derecho, ha de seguirse. Los autores no están de acuerdo sobre muchos puntos relativos á la jurisdicción; sin embargo, convienen, por lo general, en que en las faltas ó delitos relativos á disciplina y aun en los comunes de robo, homicidio, &c., cometidos á bordo y entre los tripulantes del mismo buque ó de dos de la misma nación, deben respetarse los derechos de esta, á ménos que se comprometa la tranquilidad del puerto ó se imparta el auxilio de la autoridad local; pero que pertenece á la jurisdicción territorial el conocimiento de los delitos cometidos en tierra, ó aun á bordo si fueren en persona de extranjero.

Los tratados ó convenciones pueden alterar las reglas generales sobre jurisdicción, que para los españoles no dan lugar á duda, pues por Real órden de 17 de Mayo de 1784 se previno que los buques mercantes no sirvan de asilo á los criminales, y que si algun individuo de sus tripulaciones cometiese un delito en puerto extranjero, quede sujeto á la jurisdicción territorial.

Las autoridades del puerto, segun las formas legales del país, pueden trasladarse al buque mercante y hacer las investigaciones, interrogatorios y arrestos que tengan relacion con el delito; pero es un deber de las mismas autoridades dar aviso previo de sus pasos al jefe de la estacion naval de la nación á que pertenece el buque ó á su cónsul, á fin de que puedan asistir, si lo juzgan necesario, y enterándose del juicio, procurar que sus compatriotas no carezcan de sus legítimas defensas.

La jurisdicción territorial entiende tambien en el conocimiento de naufragios: algunas naciones estipulan en sus tratados que la materialidad del salvamento se haga por sus cónsules,

abonando éstos los gastos de las faenas; pero el juicio de pertenencia corresponde siempre á las autoridades del lugar del siniestro.

En España el artículo 14, título 6º de la Ordenanza de matrículas y los artículos 990 y 991 del Código de comercio, contienen la legislación vigente en materia de naufragios para las naciones que no tienen hechos pactos especiales.

III.

DE LOS BUQUES DE GUERRA.

Diferencia con los mercantes.—Representacion.—La bandera y el gallardete son las pruebas de su nacionalidad.—Los que las llevan son buques de guerra, aun cuando no estén armados.—Jurisdiccion.—Ceremonial y etiqueta.—Importancia de esta.

La importancia del comercio para las naciones y la necesidad de proteger en la mar á los buques, sus auxiliares, ha hecho indispensable, aun en tiempo de paz, la existencia de la marina militar. No es, sin embargo, su único objeto el amparo de la mercante; el principal es la defensa del pais á que pertenece y en ella suele desempeñar un papel mas importante que los ejércitos.

Los buques mercantes, cuya habilitacion tiene por objeto el interes personal, no pueden ser considerados sino como la habitacion movible de una sociedad particular, y su capitan no puede tener carácter oficial.

Los buques de guerra, por el contrario, armados por el Estado mismo, le representan en el extranjero, y sus comandantes son delegados del poder ejecutivo. Estos buques participan por completo de la independencia y la soberanía de la nacion cuya bandera ostentan, teniendo derecho al respeto y á los honores debidos á la misma.

La diferencia que existe entre los buques mercantes y los de guerra, hace inaplicable á estos las pruebas y garantías exigidas á los primeros para acreditar su nacionalidad. La de los buques de guerra se reconoce por los signos exteriores de la bandera y gallardete que lleva largos y tambien por la palabra de honor del comandante ó el despacho ó patente de su empleo.

Entre los buques de guerra no solo se clasifica á los que están armados; puede haberlos sin esta circunstancia con empleo al servicio de las escuadras ó afectos al trasporte de tropas, víveres ó pertrechos y aun sin que su comandante pertenezca á la marina militar; pero no por esto deja de ser de su pertenencia el buque y este título le da derecho á todas las prerogativas é inmunidades de que gozan los otros del Estado.

Ortolan cita el caso ocurrido en 1782 con la corbeta danesa "San Juan", que encontrada sobre Cabo Espartel por la escuadra española que bloqueaba á Gibraltar, fué conducida á Cádiz como sospechosa de haber abusado de la bandera de guerra.

Este incidente dió lugar al cambio de notas diplomáticas entre varias potencias: el gobierno danés sostenía que *el único carácter indispensable á los buques de la marina militar es la bandera de guerra*; el de España dudaba en admitir este principio; consultó á los Estados generales de Alemania y á Rusia, prometiendo aceptar su decision; y esta última, mas explícita que los Estados, juzgó que: "conforme á los principios del Derecho de gentes, el buque autorizado por la nacion á que pertenece para arbolarse el pabellon militar debe ser considerado como buque de guerra, y que ni la forma de dicho buque, ni su destino anterior, ni el número de individuos que la tripulen puede alterar esta cualidad inherente, con tal que el comandante pertenezca á la marina militar."

Si los buques de guerra difieren de los mercantes en cuanto á las condiciones de su constitucion y los indicios que hacen reconocer su nacionalidad, no difieren ménos en cuanto á las ventajas y derechos esenciales de que gozan.

Siendo armados por el gobierno de un Estado independiente y todos los individuos de su dotacion funcionarios del mismo gobierno, como él deben ser independientes y respetados, cualquiera que sea el lugar en que se encuentren, sin que las autoridades ó gobiernos extranjeros puedan mezclarse en nada de lo que les concierne.

Este principio se suele expresar por una metáfora admitida. Se dice que el buque de guerra es una parte del territorio de la nacion á que pertenece y por continuacion de la misma figura se llama á este privilegio, derecho de *territorialidad*.

Esto no impide que los buques de guerra se sometan á la observancia de los reglamentos de Sanidad del pais á que se dirigen: las pruebas de estos reglamentos son condiciones impuestas á la admision y no están en contradiccion con el derecho de territorialidad.

Cuando alguno de los individuos de la tripulacion, estando en tierra en pais extranjero, se haga culpable de infraccion á las leyes de este pais, las autoridades locales tendrán derecho para aprehenderlo, juzgarlo y penarlo segun las mismas leyes, pero informando al comandante del arresto y causas que lo han motivado para que puedan velar sobre el modo con que es

tratado ó juzgado. Por sí ó por medio de los agentes diplomáticos ó consulares podrá entónces dar pasos para la extradición, si corresponde.

Si los culpables consiguen regresar á bordo ántes de ser aprehendidos, las autoridades del país no tienen derecho para perseguirles hasta allí; pero pueden reclamar y obtener, si ha lugar, su entrega con arreglo á los principios de extradición recíproca.

Todo lo dicho sobre buques de guerra es aplicable á las embarcaciones de los mismos.

El ceremonial marítimo, ó sea el que deben usar los buques entre sí con los de otras naciones y con las plazas, dió lugar en otros tiempos á pretensiones mas ó ménos exageradas que llegaron á ser *casus belli*: hoy la práctica está sujeta á una perfecta igualdad entre todos los Estados y el ceremonial no es ya una ocasion de choque entre las pretensiones de supremacía; es simplemente un cambio de cortesía que en sus mil aplicaciones exige, sin embargo, tacto y discernimiento.

Las Ordenanzas generales de la Armada, tratado 4º, título 2º, preceptúan la regla de conducta que por los comandantes de buques españoles ha de seguirse en materia de saludos: poco mas es necesario para dar idea de los usos internacionales.

El sistema de saludar arriando la bandera está abolido entre los buques de guerra. Los mercantes suelen emplearlo con los de su propia nacion arriando é izando la bandera tres veces en señal de deferencia, y aunque esta práctica sea sensible porque el pabellon es un emblema sagrado para el que toda veneracion es poca, el saludo es devuelto generalmente del mismo modo.

El saludo de cañon hecho á las plazas ó fortalezas marítimas por los buques de guerra debe siempre ser devuelto tiro por tiro. Se comprende que el buque que llega debe saludar primero: este saludo es casi de rigor; sin embargo, su omision debe considerarse como una falta de atencion y no como una ofensa, á ménos que circunstancias particulares le den un carácter evidentemente injurioso.

En alta mar ó puerto de una tercera potencia no existe obligacion de que los buques se saluden; no obstante, es práctica admitida que los que arbolan insignias sean saludados los primeros por todo buque cuyo comandante es de grado inferior; que un buque suelto salude el primero á una escuadra; reglas de pura cortesía que deben observarse entre naciones que conservan relaciones amistosas.

Las visitas mutuas de los comandantes en las circunstancias diversas de la navegacion y las que deben hacer á las autoridades locales de los paises extranjeros que visitan, constituyen un punto importantísimo de la etiqueta. Tambien prescribe esta la parte que debe tomarse en las fiestas nacionales del pais, asociándose á las demostraciones públicas, bien sean de regocijo ó duelo para el Estado á que pertenecen las aguas del fondeadero y á las que los buques de una tercera potencia hagan en ciertas solemnidades particulares de su nacion. La conducta que debe observarse en esta circunstancia ha de ser tal que no pueda herir en lo mas mínimo el amor propio de los gobiernos extranjeros, respetando al mismo tiempo las conveniencias y las costumbres, cuya observancia es de mucha gravedad tratándose de relaciones internacionales.

IV.

DE LOS PIRATAS.

Los piratas no tienen nacionalidad.—Todos los gobiernos tienen derecho para perseguirlos, aprehenderlos y juzgarlos.—Hay delitos que se califican de piratería por algunas naciones sin serlo para las demas.—En el caso anterior solo puede juzgarse á los súbditos.—Leyes particulares de España.—Los buques ó bienes represos á piratas son restituidos á sus propietarios.

Se llaman piratas los que armando ó tripulando un buque sin mas autorizacion que la propia se hacen á la mar para cometer actos depredatorios á mano armada contra los buques de todas las naciones.

Los piratas, en sus correrías, suelen usar, segun su conveniencia, el pabellon de alguna de las naciones civilizadas; pero este pabellon usurpado no puede protegerles: pueden hallarse en posesion de documentos que parezcan estar en regla, mas son igualmente ilegítimos y debidos tal vez á uno de sus crímenes. Los buques piratas no tienen nacionalidad y si primitivamente la han tenido es perdida desde el momento en que hollando la ley de las naciones se lanzaron al crimen. Así todo navegante está autorizado para apoderarse de los piratas, cuyos actos, cualesquiera que sean sus autores y el lugar en que hayan sido perpetrados, competen á los tribunales de cada uno de los Estados.

Hay que diferenciar la piratería segun el Derecho de gentes de la que tiene relacion con el Derecho particular de una nacion. La primera, tal cual se ha definido, es de la competencia de la ley comun internacional; pero hay ciertos actos que son calificados de piratería por las leyes interiores de un Estado, mientras que las de otro pueden darle diferente significacion y penarlos de diferente modo. Los autores de tales actos no pueden, en consecuencia, ser juzgados por la ley internacional, sino en virtud de la ley especial que los asimila á la piratería; leyes que no tienen aplicacion mas que en el Estado que las ha promulgado y solo para sus propios súbditos, en los lugares dependientes de su jurisdiccion.

Las leyes particulares de Inglaterra, los Estados-Unidos, Prusia, Austria y Rusia, consideran como piratas á aquellos de sus súbditos que se dedican al tráfico de negros; y sin embargo, la trata, prohibida ya por todas las naciones civilizadas, no constituye el crimen de piratería segun el Derecho de gentes.

España y otras naciones consideran y juzgan como piratas á los que admiten patente de corso de otro gobierno que no sea el suyo. Así se consigna en el tratado que se pactó con Austria en 1725, en el concluido con los Países Bajos en 1714 y en el celebrado con los Estados-Unidos en 1795.

No teniendo los piratas ningun título para adquirir, no tienen tampoco derecho sobre los efectos despojados ni pueden trasmitirlos á tercero. Por este principio, es regla del Derecho de gentes que los buques ó bienes represos á piratas sean restituidos á sus propietarios legítimos.

El artículo 4, título V, tratado 6 y el 109, título III, tratado 10 de las Ordenanzas de la Armada; los artículos 27 y 28 de las de Corso y el 1º, título 10 de las de Matrículas contienen la legislacion de España sobre piratas, y la Real órden de 8 de Enero de 1830 declara que aquellos han de juzgarse en consejo de guerra ordinario de oficiales de la Armada.

V.

DEL ASILO Y DE LA EXTRADICION DE PERSONAS.

Asilo.—Facultades del comandante de buque de guerra para concederlo.—Puede negarlo.—El asilo no es extensivo á los criminales.—En luchas civiles debe procederse con tacto é imparcialidad.—Los buques mercantes no pueden ofrecer asilo.—Extradicion.—No compete á los comandantes.—Casos en que sin embargo pueden solicitarla.—Desertores.—Ordenanzas de España sobre éstos.

El derecho que puede tener un buque para admitir bajo la proteccion de su bandera á cualquier individuo perseguido por las autoridades territoriales, se llama asilo.

El comandante de un buque está en su derecho negando el asilo á las personas que lo soliciten; debe negarlo á individuos condenados ó perseguidos por delitos comunes, á los que son designados con el nombre de criminales ó malhechores; pero puede acordarlo á los acusados de infracciones ligeras ó de crímenes que no lo son mas que en la localidad y á los refugiados políticos en revoluciones ó guerras civiles. Aunque esto no constituya una obligacion absoluta, el honor del pabellon, la generosidad, los sentimientos de humanidad de la nacion á que pertenece el buque, pueden hacer considerar como deber moral del comandante admitirlos. A éste corresponde apreciar las circunstancias, y esta apreciacion exige tacto, imparcialidad y sentimientos de justicia y generosidad, unidos á los de consideracion que se deben las naciones.

En luchas civiles, el comandante debe evitar escrupulosamente todo acto que pueda favorecer á un partido y perjudicar al otro, limitándose á los que exige la humanidad. Si ha embarcado refugiados en un puerto, no permitirá su desembarque en otro donde puedan volver con ventaja á la lucha, no habiéndose valido del buque sino como un medio de defensa contra el peligro que les amenazaba.

Si los refugiados han entrado á bordo sin solicitar el permiso del comandante ó habiéndoselo negado, pueden ser enviados á tierra, excusando á los que así obran bajo el peligro inminente de perder la vida; y aun cuando el comandante haya consentido en admitir los refugiados, si el consentimiento se ha obtenido ocultando la verdad de los hechos; si el que se decia perseguido por opiniones políticas lo es en realidad por

delitos comunes, puede ser puesto en tierra desde el momento que se descubra su falsedad.

Es necesario no confundir el derecho de expulsion con el de extradicion. Por el primero, el gobierno de un pais hace salir de su territorio á un extranjero sin cuidarse de su suerte futura. Por el segundo, este gobierno se hace auxiliar de la justicia penal de otro: prende en su territorio al condenado ó presunto y lo entrega á la autoridad extranjera. El comandante de un buque está investido con aquel; mas para el de extradicion no está facultado.

Si los refugiados viniesen á bordo por órden de los agentes diplomáticos ó consulares, ó de cualquiera otra autoridad competente de su gobierno, el comandante no puede ya expulsarlos á ménos de necesidad absoluta.

Es evidente que tratándose de los súbditos de su nacion tiene otros deberes que cumplir. En casos de revueltas, guerras civiles ó internacionales, los buques de guerra están comisionados especialmente para proteger á sus nacionales. Lo que es simplemente oficiosidad humanitaria con respecto á los extranjeros, es para cada potencia una obligacion respecto á sus súbditos; y aun cuando entre los refugiados nacionales haya alguno perseguido por delitos comunes, el comandante debe abstenerse de ejercer el derecho de expulsion, reservando á su gobierno la facultad de disponer sobre su suerte.

Si despues del resúmen de los derechos y deberes del comandante de un buque con respecto á los refugiados se pasa al de los del gobierno territorial de que aquellos se han fugado, se encuentra una distincion radical entre los buques de guerra y los mercantes.

En los primeros, la autoridad local no puede hacer otra cosa que reclamar á los tráfugas: si el comandante declara que no están á bordo, ha de contentarse con tal declaracion: si, por el contrario, reconoce su presencia rehusando hacerlos salir del buque, no queda á las autoridades otro recurso que el de las negociaciones diplomáticas y la demanda de extradicion de gobierno á gobierno.

Los buques mercantes se hallan en diferente caso; ya se ha dicho que no están exentos de la jurisdiccion local, y las circunstancias y legislacion del pais podrian ser tales que el hecho de admitir y ocultar refugiados constituyera un delito para el capitan; mas el derecho, que no es posible dejar de reconocer á los gobiernos extranjeros, de perseguir á los refugiados

á bordo de los buques mercantes, no existe sino cuando dichos buques están en sus aguas territoriales: ganando la mar, el gobierno extranjero no puede reclamar sus tráfugas sino por medio de demanda de extradición dirigida al de la nación del buque. (1)

Todo lo que precede es relativo al caso de personas que han tomado asilo en los buques: el inverso, esto es, el de individuos de los buques que se refugian en tierra, ofrece principios análogos de reciprocidad.

Los comandantes de buques de guerra y los agentes consulares, por los mercantes, pueden reclamar la entrega de los tripulantes fugados. En algunas convenciones se estipula la obligación de las autoridades locales de atender á las expresadas reclamaciones y verificar en su virtud la entrega de ciertos refugiados; á falta de aquellas, si la autoridad rehusa acceder á la petición del comandante ó agente consular, éstos tendrán que acudir á su gobierno para que por sí haga la demanda de extradición.

Cuando algun individuo de las tripulaciones ha cometido un delito en tierra y ha sido aprehendido por las autoridades, nada impide, sobre todo si el caso merece indulgencia, que los comandantes ó agentes consulares den pasos para obtener su libertad; pero ha de tenerse presente que no hay obligación de acordar lo que se solicita y que si el gobierno extranjero lo hace será de su parte un acto de deferencia y cortesía.

La extradición, propiamente dicha, es de incumbencia de los gobiernos, y sus trámites no ofrecen interes para el oficial de marina; no obstante, las naciones, de comun acuerdo, han establecido ciertas reglas generales en materia de extradición que conviene conocer.

El interes recíproco de mantener la disciplina ha constituido en práctica la entrega inmediata de los desertores. Las autoridades del país, recibida la filiación del desertor, bien sea de buque de guerra ó mercante, procede á su persecución y arresto, y aun cuando el buque hubiera salido, los conserva en arresto á disposición del cónsul, que abona los gastos, hasta la primera proporción de buque nacional en que remitirlos.

Las Ordenanzas generales de la Armada en los artículos 95, 100, 101 y 124, título V, tratado 2º dan reglas para la entrega recíproca de desertores, que se recibirán absueltos de pena.

(1) Véase el capítulo II.

SEGUNDA PARTE.

LA MAR EN TIEMPO DE GUERRA.

VI.

DEL DERECHO DE LA GUERRA.

Orígen de la guerra.—Consideraciones generales.—Declaracion de guerra.—Fin de la guerra.—Derechos y deberes de los beligerantes.—Leyes de la guerra.

Las naciones, segun las reglas del Derecho primitivo, es decir, segun la voluntad del Creador, existen en un estado de completa independendencia; no reconocen en el mundo ningun poder superior, ninguna autoridad soberana competente para apreciar sus pretensiones, para juzgar sus diferencias, para imponer á la una la reparacion de la injuria que hizo á la otra.

De esta independendencia, de esta falta de un juez comun resulta que cuando un Estado tiene ó cree tener motivos de queja de otro, no puede obtener la satisfaccion de sus agravios sino por demanda directa; no puede obligar á su adversario á que la acuerde sino por el empleo de la fuerza; no puede contar sino consigo mismo para hacerse restituir lo que cree de su pertenencia; para rechazar la agresion que se le dirija; para defender sus posesiones; tiene, por tanto, el derecho de rechazar la injuria, de defenderse y aun de atacar; en una palabra, el derecho de hacer la guerra.

Generalmente es esta consideracion como la mayor calamidad que puede afligir al género humano, porque muchas veces ha tenido por objeto secundar la ambicion de determinados jefes; oprimir á los débiles, justificar la injusticia y la rapiña;

en fin, porque en manos de los hombres ha llegado á ser instrumento de sus pasiones; pero encerrada la guerra en los límites de la ley primitiva, destinada á rechazar la agresion injusta, ó á la reparacion de los agravios sufridos, no es una calamidad.

La guerra es no solamente un derecho; es, á veces, un deber para los pueblos. El ser moral llamado nacion debe cuidar su propia conservacion: la libertad y la independenciam son atributos esenciales para su existencia, y es un deber rechazar con la fuerza, es decir, por la guerra, toda tentativa contraria á ellos. En esta materia es depositaria del derecho que cada uno de los súbditos ha puesto en sus manos, confiándole el ejercicio en interes de todos. Si los derechos de una nacion son desconocidos por otra; si su independenciam es amenazada ó atacado su honor, sin que le sea posible obtener una justa satisfaccion por las vias amistosas, su deber es apelar á las armas, hacer la guerra al agresor. Dejar impune el atentado contra tales derechos equivaldria á reconocer la superioridad del ofensor, á dejar de ser su igual y por consiguiente á despojarse de las cualidades esenciales, únicas bases de la nacionalidad.

Antiguamente, á las hostilidades precedia la declaracion de guerra hecha con ciertas ceremonias que daban al acto un carácter imponente de solemnidad. La guerra no era *legítima* sin haber sido declarada y las hostilidades cometidas ántes del cumplimiento de esta formalidad eran consideradas como actos de piratería. Despues, las naciones europeas establecieron la costumbre de publicar memorias, que se notifican oficialmente á todos los gobiernos, esforzándose cada una de las partes en demostrar la bondad de su derecho.

Muchos publicistas consideran inútil la declaracion de guerra; pero, por lo general, convienen en que la notificacion es necesaria; en que la guerra no tiene un principio regular, respecto á los beligerantes, sino despues de la declaracion oficial, y respecto á las naciones que no toman en ella parte sino despues de la notificacion del manifiesto. Las hostilidades anteriores á esta formalidad son atentados contra los derechos de la nacion atacada, violencias flagrantes del derecho primitivo.

La terminacion de la guerra no ofrece tantas dificultades: acordadas entre los beligerantes las condiciones de la paz, firman un tratado que da fin á las hostilidades.

Sucedee, á veces, que durante las negociaciones que preceden á los tratados se conviene una suspension de guerra: suele

estipularse tambien que las presas ó conquistas hechas en lejanas regiones, durante un plazo fijo, sean válidas; por consiguiente, ninguna duda puede presentarse sobre el momento en que cesa la guerra por parte de los beligerantes.

No sucede lo propio para las naciones neutrales: los deberes cuyo cumplimiento les corresponde en tiempo de guerra cesan desde el momento en que por una circunstancia cualquiera, aunque sea temporal, cesa aquella. Vuelven entónces al ejercicio de sus derechos, que habian sido modificados por la guerra, y pueden practicarlos en toda su extension durante el tiempo fijado de la tregua y hasta que el nuevo principio de las hostilidades les es oficialmente notificado, si la suspension de armas era ilimitada.

El derecho de los beligerantes en la guerra es hacer al enemigo todo el mal posible para forzarle á solicitar la paz con las condiciones que se quiera imponerle, valiéndose al efecto de todo medio *directo*. Los indirectos, los que no llegan al enemigo sino perjudicando á un tercero, no le son permitidos.

Los pueblos civilizados han adoptado de comun acuerdo numerosas restricciones al ejercicio de los medios de causar daño al enemigo. Estas restricciones están de tal modo consagradas por la costumbre internacional que se las conoce con el nombre de *Leyes de la guerra*, designando con esta expresion la fuerza obligatoria en que se tienen. La separacion de su estricta observancia no es justificable sino por la imperiosa necesidad de circunstancias extraordinarias, necesidad llamada *razon de guerra*.

Las leyes de la guerra pueden realizarse del modo que sigue:

Combatir á muerte al enemigo miéntras conserve las armas en la mano.

Conceder la vida al vencido que entrega las armas; al privarle de la libertad no tomar contra él otras medidas que las necesarias para su seguridad, proveer á su subsistencia con los medios de que se disponga; cuidarle si está enfermo ó herido.

No emplear el rigor inútil de la guerra con los súbditos pacíficos del enemigo; preservar por lo contrario en lo posible sus personas y bienes; evitar la devastacion ó la ruina de propiedades privadas, miéntras el interes de las operaciones militares no lo exija imperiosamente.

Respetar los monumentos de las artes y las ciencias, así como todos los de utilidad pública que no tienen relacion con la guerra y los edificios y objetos consagrados al culto,

VII.

DEL CORSO.

Corsarios.—Diferencia con los buques de guerra.—Son sus auxiliares.—Patente de corso.—Requisitos para obtenerla.—Reflexiones sobre la abolición del corso.—Patente de corso y mercancía.—Patentes extranjeras.—Doble patente —Prohibición de hostilidades en ríos y balizas.—Ordenanzas de España sobre el corso.

Se llama *corso* á la guerra hecha en la mar á los enemigos del Estado por individuos particulares, con buques de su pertenencia armados á su costa y riesgo, aunque con autorización del soberano, y *corsarios* (*corsaires*) (*privateers*) á estos mismos buques, cuyo principal objeto es destruir el comercio del enemigo.

Los corsarios son auxiliares de la marina militar de su país, y como esta, obran en nombre y bajo la autoridad del gobierno: la diferencia esencial consiste en que los armadores hacen las expediciones por su cuenta y riesgo, sin otro sueldo, sin otra recompensa por sus trabajos y peligros que el botín que consigan del enemigo; pero esta diferencia es grave y hace mediar una distancia considerable entre el corsario y el oficial de marina.

La ambición del lucro, único móvil de aquel, ha dado ocasión frecuente al abuso de la fuerza y á todo género de tropelías, que hicieron expresar á Pinheiro Ferreira, autor portugués, que los corsarios mas que guerreros son bandidos. Pudiera decirse en cambio que Barceló, Jean Bart, Drake y otros muchos han hecho imperecederos sus nombres en el corso; mas dejando la parte histórica, (1) preciso es convenir que los abusos de toda especie cometidos por los corsarios, sin excepción de nacionalidad, les han grangeado una reputación poco satisfactoria.

Las naciones han procurado poner coto á las demasías regularizando este servicio por medio de reglamentos y señalando severas penas á los infractores. El Derecho internacional reconoce tambien ciertos principios generales en materia de corso, de los que se pueden deducir las siguientes reglas:

(1) Es muy recomendable la que contiene la reputada obra de De Martens, *Essai sur les armateurs*.

1^a Todo buque corsario debe estar autorizado por su soberano para hacer la guerra.

Esta autorizacion se llama *patente de corso* (*comissions en guerre*) (*letters of marque*) y toda hostilidad emprendida sin tal requisito es considerada como acto de piratería. Las patentes tienen una duracion limitada que se consigna en el texto, fuera de la cual no son válidas, perdiendo el corsario su carácter hasta la renovacion. En este tiempo no puede hacer otra cosa que defenderse si es atacado, y si hiciere presas al enemigo, son confiscadas á favor del Estado.

2^a Para el armamento de un corsario ha de preceder la prestacion de una fianza por el armador, suficiente segun el porte y fuerza del buque, para responder de las infracciones al reglamento y para indemnizar á los perjudicados por las mismas.

3^a El corsario no puede disponer de sus presas, ni de ninguna parte por pequeña que sea del cargamento, hasta que el tribunal competente haya declarado la validez.

A pesar de las restricciones, el corso continúa mirándose con desconfianza por algunas naciones, que abogan por su completa abolicion. Tal vez examinando detenidamente la cuestion se encontrara que no es precisamente filantropía el móvil de la demanda. A primera vista se concibe que las naciones de mayor comercio marítimo son las que tienen que temer del corso, que es, por el contrario, un poderoso auxiliar para las que cuentan con una marina militar reducida. Si Inglaterra, la que con mas calor y eficacia ha procurado la abolicion de los corsarios, pudiera desembarazarse de ellos, no se veria en la precision de diseminar por todo el globo sus buques de guerra, en proteccion de los mercantes, contando con el completo de su fuerza naval para arruinar la del enemigo.

La abolicion del corso ha sido proclamada por el mas solemne de los tratados de esta época: por el tratado de Paris de 26 de Abril de 1856. Sin embargo, la Gran Bretaña ha declarado oficialmente despues, que no podia, que no queria poner en ejecucion uno de los principios marítimos reconocidos por aquel, y violada una de las estipulaciones es evidente que el tratado es nulo. Por otra parte, para establecer semejante ley seria necesario el consentimiento unánime de todas las naciones marítimas, unanimidad que no existe. Los Estados- Unidos se negaron á sancionar la abolicion del corso; el tratado de Paris constituye, pues, un hecho aislado, no puede formar jurisprudencia internacional.

En la guerra podria suceder que un buque mercante sin otro armamento que el que ordinariamente llevan para su defensa y por consiguiente sin patente de corso, hiciera una presa al enemigo defendiéndose de sus ataques. En este caso previsto no puede ser calificado de pirata, toda vez que no ha hecho otra cosa que usar el legítimo derecho de defensa; sin embargo, como el corsario no adquiere derecho sobre las presas sino en virtud de la patente que le faculta para hacer la guerra, la que se hiciera en la circunstancia indicada no podria adjudicarse al captor, aunque declarada buena por los tribunales, y seria confiscada en provecho del Estado.

Por esta razon, los buques mercantes que se arman para su propia defensa toman *patente de corso y mercancía*, que les autoriza al comerciar, para atacar al enemigo, asegurándoles la propiedad de las presas legítimas.

Los soberanos tienen facultad para expedir patentes de corso á todos sus súbditos sin excepcion; pero las leyes interiores de las naciones excluyen de la facultad de obtenerlas y aun de interesarse en los armamentos á ciertos funcionarios públicos, particularmente á los que componen los tribunales de presas.

Tambien existe en el gobierno la facultad de expedir patentes de corso á los extranjeros; pero las naciones neutrales están en la obligacion, no solo de prohibir que sus súbditos las acepten, sino de oponerse á esta violacion de los deberes de la neutralidad (1). En gran número de tratados las partes se comprometen á juzgar como piratas á aquellos de sus súbditos que hagan el corso con patente de un soberano extranjero (2): lo mismo se considera al buque provisto de patentes de dos soberanos.

En las guerras marítimas se acostumbra respetar á los botes pescadores de costa, porque su industria se dirige á procurar artículos necesarios á la vida, sin que por su naturaleza puedan convertirse en enemigos. A los corsarios les son ademas prohibidas las hostilidades en los rios que pertenecen al enemigo y en la parte de su litoral marcada con balizas.

Los artículos 6, 7, 8 y 9, título 10 de la Ordenanza de Matrículas, los 104, 105, título III, tratado 10 de las de la Armada y con mas extension la Ordenanza de corso de 1801, contienen la legislacion de España en la materia.

(1) Véase (capítulo VIII) el Real decreto de 17 de Junio de 1861.

(2) Véase capítulo IV.

VIII.

DE LA NEUTRALIDAD.

Libertad de accion.—De claracion oficial.—Derechos y deberes de la neutralidad.—Abstension de hostilidades.—Inviolabilidad del territorio.—Presencia de los beligerantes en el marítimo.—Si no lo respetaran se debe emplear la fuerza y destruirlos ó detenerlos.—Reclamacion por la ofensa inferida con la violacion de la mar territorial.—Las presas hechas en él son ilegítimas.—Dan lugar á reclamar su restitucion con daños y perjuicios.—Cuestiones sobre la relacion entre la bandera y cargamento de los buques mercantes.—El pabellon cubre la mercancia? — Doctrina del consulado de mar.—Idem del tratado de Paris.—Leyes de España.

Se dice que una nacion es *neutral* cuando en la guerra que otras se hacen conserva con las partes beligerantes las relaciones de amistad y de comercio existentes ántes de la ruptura de las hostilidades.

La neutralidad impone obligaciones que restringen en cierto modo los derechos de las naciones durante la guerra; pero solo en lo que tiene relacion con esta, subsistiendo en lo demas por completo los que se refieren á su libertad é independencia.

Los principales deberes de la neutralidad pueden reasumirse en dos principios que abrazan los demas:

1º La abstension de todo acto de hostilidad directa ó indirecta.

2º La perfecta imparcialidad entre las naciones que están en guerra.

Toda nacion puede, si lo juzga conveniente á sus intereses, adoptar la neutralidad, sin que sea reconocida ó sancionada por las potencias beligerantes: la única circunstancia que destruye este derecho es la manifestacion de parcialidad ó la alianza con alguno de aquellos; exceptuada esta, ningun Estado puede oponerse á su ejercicio sin atentar á la independencia del neutral.

Es costumbre establecida y de mucha utilidad, aunque no necesaria, que al principio de toda guerra se publiquen las declaraciones de neutralidad que anuncian oficialmente á los beligerantes la línea de conducta imparcial, pero mas ó ménos favorable á ambas partes, que se proponen seguir los gobiernos

de los otros Estados, teniendo además por objeto recordar á los súbditos del soberano pacífico las nuevas obligaciones que les impone la inauguración de las hostilidades.

La nación neutral que quiere conservar sus derechos y cumplir sus deberes no puede permitir que sus puertos, radas ó mar territorial sirvan de campo de batalla á los buques de las potencias beligerantes; que en tales límites se cometa acto alguno de hostilidad; que los corsarios ó buques de guerra crucen ó se estacionen en acecho de los enemigos; en fin, que usen de los lugares sometidos á su jurisdicción para agravar la suerte de sus adversarios.

Otro de sus cuidados ha de ser que las islas que se encuentran en su litoral, los cabos y puntas de recalada, no sirvan á los cruceros ó corsarios de uno de los beligerantes de lugar de emboscada. El gobierno puede y debe obligarlos á alejarse, empleando la fuerza si rehusasen la obediencia de sus mandatos.

La negligencia de este deber lo expondría á que el otro beligerante le reprochase con justicia de faltar á la imparcialidad, tratándolo, en consecuencia, como enemigo.

El territorio marítimo neutral es inviolable; este privilegio es un derecho esencial de la nación propietaria; los beligerantes deben respetarlo y no cometer ningun acto de hostilidad en el espacio de la jurisdicción soberana de aquel á quien dan el nombre de amigo. No hay ni puede haber excepcion á esta ley; la infracción de tal regla es una ofensa que se hace al soberano territorial y está, por consiguiente, autorizado para impedir las hostilidades ó hacerlas cesar con todos los medios que estén en su mano. La soberanía de que está revestido le da derecho para emplear la fuerza de las armas si fuere necesaria: las fortalezas, las baterías de sus costas pueden hacer fuego contra el agresor, los buques de guerra intervenir del mismo modo para que cese el combate y se obedezcan las órdenes del gobierno territorial; el beligerante culpable puede ser echado á pique ó destruido, sin que la nación á que pertenece tenga derecho á quejarse; las presas que hiciere en aguas neutrales serle arrancadas por la fuerza y aun detener al mismo como garantía de la reparación debida á la ofensa.

Pero todas las costas de un Estado no se hallan erizadas de cañones; los gobiernos neutrales no tienen siempre buques de guerra en tal número y situación que obliguen á los beligerantes á respetar sus derechos; puede suceder, y sucede en efecto

con frecuencia, que el soberano neutral no esté en posibilidad de detener en el acto las hostilidades cometidas á su vista y contra sus derechos: en este caso le queda el de dirigirse al gobierno cuyos súbditos se han hecho culpables de la violacion de su territorio, para obtener reparacion. La satisfaccion le es debida, no solo por los daños materiales, sino tambien y principalmente por el hecho de la violacion del territorio, por la injuria á la autoridad de la nacion, y esto, aun cuando no hubiere resultado el menor perjuicio. Es debida aun cuando el acto de violencia cometido no hubiera dado lugar á combate, como en el caso de que un buque de guerra haya apresado otro mercante sin que este pudiera oponerle resistencia ó de que haya procedido á la simple visita de un buque neutral, sin capturarlo.

La primera de todas las satisfacciones que debe exigir el neutral es la que se refiere á su dignidad personal, á la ofensa hecha á su derecho de jurisdiccion soberana; por consiguiente, es una declaracion oficial que desapruebe el acto cometido, solemnes excusas y el castigo del oficial culpable del delito de lesa nacion.

Pero no se limita á esto el derecho del soberano ofendido; puede exigir la restitucion de los buques capturados en su litoral, cualquiera que sea su clase, de guerra ó mercantes, armados ó nó; la libertad de los individuos que los dotaban sean ó nó militares; en fin, la reparacion completa de daños causados á los propietarios de los buques, sea por combate ó retardo ocasionado en sus operaciones comerciales ó de otra especie y sean estos propietarios enemigos ó neutrales.

Si el beligerante rehusa la satisfaccion pedida por el neutral, este último está en el derecho de emplear las represalias, haciendo apresar los buques del ofensor y aun declararle la guerra que, segun todos los publicistas, seria justa.

Una de las mas preciosas prerogativas de las naciones neutrales, la que mas ha excitado los celos de los beligerantes y que por consecuencia ha sido frecuentemente objeto de sus ataques, es la libertad de comerciar durante la guerra bien entre sí mismas ó bien con algunas de las empeñados en las hostilidades, del mismo modo y con la misma independendencia que lo hacian durante la paz.

Esta libertad de comercio por parte de los neutrales y el derecho de los beligerantes de capturar los buques mercantes del enemigo, han dado origen á las cuestiones siguientes:

Tienen derecho los neutrales para embarcar en sus buques y trasportar de un punto á otro mercancías de la propiedad de uno de los beligerantes?

El otro beligerante puede confiscar la propiedad de su enemigo á bordo de un buque neutral?

Las mercancías neutrales embarcadas en buque de los beligerantes deben ser respetadas?

Nada se ha discutido mas en derecho marítimo, y sin embargo, por mas que la solucion parezca fácil, está léjos de su término.

La obra mas reputada de los tiempos antiguos, el *Consulado de mar*, escrito en Barcelona en el siglo XIII y adoptado por muchos años en Europa como Código internacional marítimo, consignaba que el neutral que embarca mercancías en buque beligerante, no hace otra cosa que continuar sus relaciones de comercio con una nacion con la que está en paz, y que si el buque fuese apresado no hay razon para confiscar con él las mercancías. Por el contrario, que las mercancías enemigas embarcadas en buque neutral están sujetas á la confiscacion, aunque no lo sea el buque que las conduce.

Esta doctrina ataca, entre otros, á dos de los principales derechos de la independendia internacional: la libertad de comercio y la inviolabilidad de territorio; así dió lugar á una controversia interminable, cuya historia no es de este lugar. La mayor parte de las naciones en sus declaraciones y tratados han adoptado despues principios contrarios á los del Consulado de mar, enunciándolos con esta forma: *El pabellon cubre la mercancía*. Esto es, que el cargamento sigue la suerte del buque y es confiscable ó nó, segun que aquel sea enemigo ó neutral: *free ships, free goods, enemy ships, enemy goods*.

La conducta de Inglaterra en las guerras marítimas de fines del siglo pasado y principios del presente, contraria á estos principios, dió lugar á las coaliciones que para sostenerlos y proteger al comercio formaron las potencias del Norte en 1780 y 1793 con el nombre de *neutralidad armada*. Sabidos son los esfuerzos de los ingleses para destruir esta alianza y que á falta de mejores razones emplearon la de atacar en plena paz á la escuadra danesa (1): sabido es tambien que no eran precisamente las doctrinas del Consulado de mar las que servian de norma á su proceder, unas veces contrario y otras conforme,

(1) Combate naval de Copenhague, 2 de Abril de 1801.

segun su propio interes ó el de sus armadores; no obstante, los nuevos principios, adelantando terreno, han favorecido mas y mas los derechos de los neutrales.

El tratado de Paris, de que ya se ha hecho mencion en otro capítulo, de acuerdo y en virtud de las deliberaciones que tuvieron lugar sobre la declaracion hecha por Francia é Inglaterra al empezar la guerra de Oriente, estipula en el anexo de 16 de Abril de 1856 "*que el pabellon neutral cubre la mercancía*" y "*que la propiedad neutral encontrada por un beligerante á bordo de un buque de su enemigo, es libre y debe restituirse al que pruebe la pertenencia real,*" exceptuando en ambos casos el contrabando de guerra.

Este tratado no puede formar jurisprudencia internacional; pero ha sido firmado por siete potencias y aceptado y sancionado por cuarenta y una otras, de modo que tendrá gran influencia en el porvenir.

La Ordenanza de curso, que es la ley española en la materia, preceptúa, artículo 25, que procede la captura del buque neutral que tenga mercancías del enemigo; pero que si se probase que este enemigo respeta los cargamentos españoles en buques neutrales, queda en libertad el buque y su contenido, siendo confiscable la carga, pero no el buque en caso contrario.

Al empezar la guerra civil de los Estados-Unidos, el gobierno de España publicó la siguiente declaracion de neutralidad, confirmando lo que anteriormente queda expresado:

"Ministerio de Estado.—Real Decreto.—Teniendo en consideracion las relaciones que existen entre la España y los Estados-Unidos de América, y la conveniencia de que no se alteren los recíprocos sentimientos de buena inteligencia con motivo de los graves sucesos ocurridos en aquella República, he resuelto mantener la mas estricta neutralidad en la lucha empeñada entre los Estados federales de la Union y los Estados confederados del Sur; y á fin de evitar los daños que pudieran inferirse á mis súbditos y á la navegacion y al comercio de la falta de disposiciones claras á que deban conformar su conducta, de acuerdo con mi Consejo de Ministros, vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1º Se prohíbe en todos los puertos de la Monarquía armar, abastecer y equipar ningun buque corsario, cualquiera que sea el pabellon que enarbole.

Artículo 2º Se prohíbe igualmente á los propietarios, patronos ó capitanes de buques mercantes admitir patentes de

curso y contribuir de cualquier modo al armamento y equipo de los buques de guerra ó corsarios.

Artículo 3º Se prohíbe la entrada y permanencia por mas de 24 horas en los puertos de la Monarquía á los buques de guerra ó corsarios con presas, á no ser en el caso de arribada forzosa.

Cuando esto ocurra, las autoridades vigilarán al buque y le obligarán á salir á la mar lo mas pronto posible, sin permitirle abastecerse mas que de lo necesario para el momento; pero de ningun modo de armas ni de municiones de guerra.

Artículo 4º No podrán venderse en los puertos de la Monarquía los objetos procedentes de presas.

Artículo 5º Queda garantido el transporte bajo pabellon español de todos los artículos de comercio, á no ser cuando se dirijan á los puertos bloqueados.

Se prohíbe el transporte de los efectos de guerra, pliegos ó comunicaciones para los beligerantes. Los contraventores serán responsables de sus actos y no tendrán derecho á la proteccion de mi Gobierno.

Artículo 6º Se prohíbe á todos los españoles alistarse en los ejércitos beligerantes y engancharse para el servicio de los buques de guerra ó corsarios.

Artículo 7º Mis súbditos se abstendrán de todo acto que, violando las leyes del Reino, pueda considerarse contrario á la neutralidad.

Artículo 8º Los contraventores á las anteriores disposiciones no tendrán derecho á la proteccion de mi Gobierno, sufrirán las consecuencias de las medidas que dicten los beligerantes y serán castigados con arreglo á la legislacion de España.

Palacio á 17 de Junio de 1861.—Está rubricado de la Real mano.—El Ministro de Estado.—Saturnino Calderon Collantes.”

IX.

DEL DERECHO DE ASILO.

Refugio.—Asilo.—Diferencia entre ambos.—Condiciones impuestas á los buques de guerra para gozar del asilo.—La infraccion es penada por la nacion neutral y da lugar á reclamacion.—Asilo á los corsarios.—Idem á las presas.—Idem á los buques mercantes.—Disposiciones del gobierno de España con motivo de la guerra de los Estados Unidos.

Se llama *refugio* al permiso que se concede á los buques beligerantes para entrar en todos los puertos neutrales y aun algunas veces en los del enemigo, á fin de obtener los auxilios extrictamente necesarios para continuar inmediatamente su navegacion, cuando por causa de temporal ú otras frecuentes en la mar han sufrido averías que exigen pronta reparacion, ó cuando son perseguidos por fuerzas superiores.

El refugio no debe confundirse con el *asilo*: este es la autorizacion concedida á los buques, estén ó nó en peligro, para entrar en los puertos neutrales y recibir en ellos, no solo los auxilios indispensables, sino tambien ayuda y proteccion.

El refugio se limita al cumplimiento de los deberes de humanidad; el asilo concede á mas los de sociabilidad.

Las naciones neutrales pueden conceder ó rehusar el asilo á los beligerantes; pueden fijar condiciones para el primer caso; admitir á los buques mercantes, excluyendo los de guerra ó los corsarios: su derecho es absoluto y las que están en guerra no pueden reclamar como cosa debida la admision de sus buques, ni darse por ofendidas por la negativa. Sin embargo, en tiempo de guerra, la imparcialidad, deber esencial de los neutrales, exige que se acuerde ó niegue el asilo á ambos beligerantes.

Todas las potencias marítimas acuerdan actualmente el asilo á los buques de guerra; el carácter oficial del comandante y la disciplina militar que rige á bordo, son garantías que se juzgan suficientes contra todo desórden. No obstante, el número de buques de guerra que pueden al mismo tiempo recibir la hospitalidad en un puerto se limita, por lo comun, fijando el

número segun la naturaleza de los puertos y la fuerza de la marina del Estado, á fin de hallarse en posicion de hacer respetar en todo caso sus derechos de soberanía.

Los buques que gozan del asilo han de someterse durante su permanencia en el puerto á ciertas condiciones, que por su generalidad pueden colocarse en el número de las leyes internacionales.

Estas condiciones son las que siguen:

1^a Los buques de guerra admitidos en un puerto neutral han de observar la tranquilidad mas perfecta y la mas completa paz con todos los que se hallen en el mismo puerto, sin exceptuar los de su enemigo.

2^a No pueden aumentar sus tripulaciones ni hacer enganches de marineros de cualquiera nacion que sean, aun de la suya propia.

3^a Les está expresamente prohibido aumentar el número ó calibre de sus cañones, comprar ó embarcar armas portátiles, pólvora y municiones de guerra.

4^a Igualmente se les prohíbe situarse en acecho de los enemigos que entren ó salgan del puerto, procurarse noticias de los que se esperan ó deben marchar y ponerse en movimiento hácia el enemigo avistado ó señalado.

5^a No pueden salir del puerto al hacerlo otra embarcacion enemiga ó neutral.

6^a Durante su permanencia en el puerto no pueden emplear la fuerza ni la astucia para recobrar las presas hechas á sus compatriotas, que se encuentren en el mismo asilo, ó para libertar los prisioneros de su nacion.

7^a No pueden proceder á la venta de las presas hechas al enemigo hasta que haya sido declarada su validez por los tribunales.

La primera condicion no presenta ninguna dificultad: el buque culpable de un acto hostil en el asilo puede ser capturado ó destruido por las fuerzas neutrales, juzgando sus tribunales al comandante y equipaje y ejecutándolos, si ha lugar, como culpables de un acto de piratería.

La segunda condicion, de no aumentar las tripulaciones, se aplica aun en el caso de estar debilitadas por combate, epidemia ó cualquier otro accidente; sin embargo, esta regla general tiene dos excepciones: el buque de guerra (capítulo III), aun en puerto extranjero, conserva su cualidad territorial; conserva sobre los otros buques de su nacion la jurisdicción soberana

en todo lo que no tiene relacion con el territorio neutral, y de este principio resulta que el comandante de un buque de guerra puede disponer de los que se hallan bajo su autoridad, sin que el soberano neutral pueda oponerse, y tomar por consiguiente las tripulaciones de los corsarios ó buques mercantes para completar la suya. La autoridad del comandante, en este concepto, no tiene otros límites que los que le sean impuestos por las leyes de su pais.

Cuando un buque de guerra admitido en puerto neutral tiene reducida su tripulacion en términos de serle imposible volver á salir por falta de brazos para la maniobra, puede permítirsele tomar el número de marineros necesario para regresar á un puerto de su patria. Esta es la segunda excepcion; pero ha de cuidarse de que el número de hombres embarcados en el lugar del asilo sea escrupulosamente limitado ó lo mas indispensable para la maniobra, sin que pueda extenderse á los que se necesitan para el servicio de la artillería.

La tercera condicion es complemento de la anterior y no reconoce otra excepcion que la relativa á objetos ó pertrechos tomados á bordo de los buques de la nacion misma del beligerante. Un buque de guerra podrá tomar los cañones ó municiones que forman el armamento de un corsario ó de otro buque de guerra de su nacion y desarmar completamente estos últimos sin que el soberano neutral intervenga, á ménos que la operacion afecte la seguridad del puerto: el deber del comandante será en este punto respetar las leyes de policia establecidas para el trasbordo de municiones y particularmente para el de la pólvora.

Las demas condiciones que las naciones neutrales establecen para conceder asilo en sus puertos á los beligerantes, se refieren principalmente al respeto debido al territorio pacífico. Ya se ha dicho (capítulo VIII), que hay absoluta prohibicion de cruzar en mares territoriales de naciones neutrales y de conservarse en emboscada para vigilar y atacar buques enemigos: existiendo estas reglas para las aguas que bañan las costas, por el solo motivo de estar sometidas á la jurisdiccion de una nacion amiga, con mayor razon debe imponerse para las radas y puertos pertenecientes á la misma nacion que concede hospitalidad á los buques de ambos contendientes. Todo lo que puede servir en la admision para perjudicar al enemigo, debe prohibirse, y por esta razon lo está el procurar noticias ó informes sobre los buques que se esperan ó los que se disponen á

salir, con objeto de que estas noticias no puedan servir para la espera ó persecucion de unos ú otros.

La quinta condicion exige que un buque de guerra admitido en puerto neutral no pueda salir inmediatamente despues de otro, cualquiera que sea, enemigo ó neutral. Esta regla general es vaga, pero la costumbre la ha precisado fijando el plazo de veinte y cuatro horas entre la salida de dos enemigos, á ménos que las circunstancias de la boca ó canal que da acceso al puerto, las de calma, vientos contrarios ú otras no hagan necesario prolongarlo para retener al segundo buque hasta que el primero se haya perdido de vista, que es el objeto de esta medida.

El motivo de no excluir de la misma á los buques neutrales consiste en que, en las guerras marítimas, como se verá en otro capítulo, aquellos pueden ser reconocidos, visitados y detenidos por los cruceros beligerantes en ciertos casos.

Cuando ambos buques son de guerra, siendo la prioridad de la salida de la mayor importancia, con especialidad para el mas débil, se ha fijado que el que entró primero tiene derecho para salir ántes; sin embargo, como el retardo en su estadía no puede ser motivo para detener contra su voluntad al enemigo, si el comandante del primero no ha manifestado su intencion de salir y el del segundo lo desea, debe prevenir á las autoridades del puerto con veinte y cuatro horas de anticipacion. Estas hacen saber la notificacion al buque que entró primero á fin de que pueda aprovechar el término, si gusta, y usar de su derecho de prioridad: si lo ejecuta, su enemigo puede dar la vela durante las veinte y cuatro horas siguientes; pero si éste se demora por cualquier incidente, es preciso hacer nueva notificacion y dejar trascurrir otras veinte y cuatro horas, en la inteligencia de que estas no se cuentan desde el momento de la notificacion, sino desde el en que el buque se pone en movimiento.

La prohibicion de salir cuando hay buque enemigo señalado ó á la vista y el plazo de veinte y cuatro horas, pueden causar embarazos en puertos concurridos y detener mucho tiempo á los buques de guerra. Para remediar este inconveniente, se ha arbitrado un medio que permita dispensar á los buques de guerra de tal obligacion, consistiendo en exigir á los comandantes que deseen salir durante el término de la prohibicion la palabra de honor de no inquietar ni atacar á los buques que estén á la vista del puerto ni á los que hayan salido en las veinte y cuatro horas precedentes á la de su marcha.

El compromiso aceptado de este modo dura todo el tiempo empleado en su viaje por el buque ó buques que le preceden, hasta su entrada en un puerto; pero ya sea este el de su destino ú otro de arribada, libra al comandante de toda obligacion: si posteriormente lo encuentra de nuevo, puede ejercer todos los derechos de la guerra.

La última condicion de no vender las presas mientras no han sido declaradas legítimas ha solido ser ocasion de complicaciones; merece, pues, párrafo aparte.

Todas, en general, son obligatorias para los beligerantes, que no podrian eludir la ejecucion sin violar los privilegios del soberano del puerto del asilo. El buque que á pesar de las ordenanzas del puerto intentase salir en persecucion de otro ó bien para reconocer al avistado, podria ser retenido por la fuerza. El neutral podria impedir su movimiento haciendo uso de la artillería de sus fuertes y buques, hasta echarlo á pique. La violacion de las condiciones del asilo da ademas derecho á reclamaciones del neutral al beligerante cuyos oficiales se han hecho culpables del crimen de lesa nacion, y este gobierno debe acordar la satisfaccion pedida, restituyendo las presas y abonando daños y perjuicios, aun cuando se trate de un buque de su enemigo. Por último, todo lo que se ha dicho en el capítulo anterior sobre violacion de territorio marítimo se aplica con mayor razon al caso de violacion de asilo.

Todas las condiciones impuestas á los buques de guerra respecto al asilo son aplicables á los corsarios; pero, ademas, la naturaleza de su constitucion y armamento le somete á otras restricciones.

El corsario debe, en primer lugar, probar su nacionalidad y la autorizacion de su existencia, por medio de la presentacion de la patente y demas documentos.

Como en su navegacion debe suponerse que ha reconocido y visitado buques de todas procedencias, sin que pueda servir de garantía la palabra del capitan asegurando lo contrario, se somete á cuarentena mas rigorosa que los otros buques.

La palabra del capitan tampoco puede servir para concederle, como á los buques de guerra, la salida ántes de espirar el plazo de 24 horas que ha de trascurrir desde la de otro buque; pero se le concede tambien siempre que dé fianza suficiente para responder de los daños que pudiera causar por ataque ó captura de los buques que le precedieron en el expresado plazo. El gobierno neutral es á quien corresponde fijar la

cantidad y el capitán corsario no puede rehusar prestarla bajo pretexto de exorbitancia, pues es árbitro de esperar la terminación del plazo ó de aprovechar la libertad que se le concede de salir en tiempo prohibido, llenando la condición impuesta.

Las presas hechas con infracción de esta, dan derecho para hacer efectiva la fianza, sin perjuicio á la reclamación que corresponde al gobierno cuyo pabellón lleva el corsario culpable, tanto para reparar los daños causados por la violación del derecho de soberanía, como para indemnizar por completo las pérdidas sufridas por el buque víctima de la mala fé del corsario y obtener la restitución de las presas que, en este caso, son ilegítimas y pueden ser confiscadas por el neutral ofendido, si entran en los puertos de su jurisdicción.

Algunas naciones rehusan absolutamente el asilo á las presas hechas por los beligerantes y les acuerdan únicamente el refugio en caso de peligro inminente; pero, en general, son admitidas como los otros buques.

Las condiciones impuestas á la entrada de los de guerra son aplicables en toda su extensión á las presas, exceptuando la limitación de número. Los buques pueden, por consiguiente, ser reparados, provistos; la gente puede bajar á tierra y los enfermos y heridos ser curados como si se tratara de un buque de guerra; pero no está permitido el desembarque de prisioneros, á ménos que queden en libertad.

Anteriormente se ha indicado que el asilo concedido á las presas puede extenderse hasta permitir su venta: en efecto, las naciones neutrales son libres para establecer las condiciones del asilo sin otra regla que su voluntad, y casi todos los reglamentos publicados durante la guerra de 1778, de acuerdo con un gran número de tratados, prescriben que las presas podrán ser vendidas en los puertos neutrales después de ser declaradas válidas con el testimonio de la sentencia; sin embargo, esta opinión es combatida por varios autores que consideran la venta de las presas como el más importante de los actos de hostilidad.

Pueden presentarse casos en que la venta del cargamento de una presa sea indispensable, en totalidad ó en parte, aun antes del juicio que ha de declarar su validez; tal es el de la naturaleza de efectos que no pueda conservarse, ó cuyo entretenimiento exija gastos considerables. El precio de estos efectos ó mercancías se depositan en poder del gobierno neutral para ser entregados, después de la sentencia, al captor ó al propietario pre-

cedente, segun sea aquella declarada legítima ó ilegítima, ó bien el gobierno neutral se satisface exigiendo al que ha de proceder á la venta una fianza suficiente para garantir la restitucion del precio.

Tal es el uso general de las naciones, aun de aquellas que rehusan la autorizacion para vender presas en sus puertos, como medio de conservacion de sus derechos conciliados con los intereses de todos.

Ortolan incluye en los casos de venta forzosa por urgencia al buque mismo aprehendido, cuando su mal estado no le permite volver á navegar: otros autores opinan que para esta venta el buque ha de estar en tal situacion que no pueda mantenerse á flote, pues siendo reparables sus averías, deben serlo por cuenta del captor, que podrá al efecto realizar una parte del cargamento suficiente para cubrir los gastos.

Los buques armados en corso y mercancía son considerados como corsarios para el asilo.

Los mercantes continúan siendo acogidos en todos los puertos del mismo modo que durante la paz; no son sometidos á las condiciones anteriormente enunciadas y pueden entrar y salir libremente al mismo tiempo que los de la nacion enemiga; no obstante, cuando un buque mercante de una de las naciones que están en guerra carga de armas y principalmente de artillería, se le exige fianza por los daños que pudiera causar haciendo uso de ella.

El Real decreto de 17 de Junio de 1861 (1) en sus artículos 3º y 4º prohíbe durante la guerra civil de los Estados-Unidos la entrada y permanencia por mas de veinte y cuatro horas en los puertos de la Monarquía española, á los buques de guerra ó corsarios con presas, á no ser en el caso de arribada forzosa, y prohíbe igualmente la venta de objetos procedentes de presas, y la Real órden de 7 de Octubre de 1862, que adiciona el anterior, previene que cuando un buque de guerra ó corsario de cualquiera de los beligerantes entre en un puerto español con prisioneros, se exija al comandante que inmediatamente los ponga á disposicion del cónsul de su Estado, y si resistiese á esta demanda, se le nieguen todos los beneficios del expresado Real decreto, obligándolo á salir á la mar.

Otra Real órden de 4 de Julio de 1863 expedida por el Ministerio de Estado en contestacion á una carta que presentó el

(1) Véase el capítulo VIII.

Encargado de Negocios de S. M. B. en Madrid, preguntando si la España, como potencia neutral en la guerra que aflige á los Estados-Unidos, ha adoptado ó está dispuesta á adoptar en sus puertos, respecto á buques mercantes norte-americanos la regla admitida, si no sancionada, por el Derecho internacional respecto á los cruceros beligerantes, segun la cual ningun buque de guerra de uno de ellos puede salir á la mar hasta pasadas veinte y cuatro horas despues de la salida del mismo puerto del buque de guerra ó de comercio de su enemigo, declara que el Gobierno de S. M. la Reina, no solo reconoce la regla admitida por el Derecho de gentes, sino que la ha aplicado en varias ocasiones y siempre que la han reclamado las partes beligerantes.

X.

DEL CONTRABANDO DE GUERRA.

Definición.—Extensión que se ha pretendido dar al contrabando.—Diversidad de opinión en los autores.—Verdaderos límites.—Penas á los contraventores.—Trasporte de tropas.—De correspondencia oficial de guerra.—Legislación de España.

Los deberes de las naciones neutrales traen consigo dos restricciones al ejercicio de la libertad de comercio y navegación: la primera obliga á no facilitar á los beligerantes los objetos que son de primera necesidad para la guerra, cuyo uso es exclusivo á la misma y que sin sufrir transformación por mano de obra pueden emplearse en ella desde luego. Esto es lo que se ha designado con el nombre de *contrabando de guerra*.

Los límites de esta restricción han sido origen de diversidad de opiniones: el derecho primitivo los fija de una manera completa, clasificando únicamente como contrabando de guerra los objetos que en manos del poseedor pueden ser inmediatamente empleados en el ataque ó la defensa; esto es, armas, instrumentos y municiones; pero las naciones, según su categoría, su fuerza y sus intereses, han procurado hacer extensiva la prohibición á otros muchos artículos de comercio, mencionándolos en los tratados que, en esta materia como en todas, forman la jurisprudencia internacional.

Estos se dividen en tres categorías: los que limitan la restricción á las armas y municiones, los que dan mayor extensión á los efectos prohibidos y los que dejan toda libertad al comercio lo mismo en tiempo de guerra que en el de paz.

El exámen de todos, materia para una obra formal de Derecho, no es de este lugar, con tanta más razón, cuanto que las leyes interiores de las mismas naciones y la opinión de los publicistas está en general desacuerdo: baste saber que por unas ú otras, según las circunstancias que á veces por la de necesidad se ha pretendido hacer ley, ha existido la tendencia de hacer extensiva la clasificación entre los objetos de contrabando á los siguientes:

Oro, plata y cobre acuñados ó en pasta, trigo, harina y otras sustancias alimenticias, telas y paños ordinarios propios para

uniformes, maderas de construccion, cañamos, lonas, jarcias, alquitran y toda especie de efectos y pertrechos navales, primeras materias propias á la fabricacion de armas y municiones, algodón, como susceptible de sustituir á la pólvora, máquinas de vapor y piezas para las mismas, carbon de piedra, caballos, mulas y arneses para los mismos, &c. &c.

Cada uno de los enunciados artículos ha sido objeto de discusion para los autores de Derecho, entre cuyas disidencias se puede deducir que la restriccion se ha de limitar á la que es consecuencia inmediata del estado de guerra, esto es:

1º Que las armas ó máquinas de guerra de toda especie y las municiones que sirven directa y exclusivamente para el uso de estas armas, son los únicos artículos que son necesariamente contrabando de guerra.

2º Que para ser considerados como tales es preciso que se lleven en una cantidad que exceda á los necesarios para el consumo y defensa del buque, segun las circunstancias del viaje.

3º Que las primeras materias propias para usos pacíficos, aunque puedan emplearse igualmente en la fabricacion ó uso de armas, instrumentos ó municiones de guerra, no están comprendidas en el contrabando.

4º Que los víveres y otros artículos de primera necesidad no pueden, por ningun motivo, ser incluidos en la prohibicion.

5º Que la especificacion de los artículos no se puede precisar, porque depende de los progresos del arte de la guerra.

Presentadas las reglas que pueden servir para clasificar los objetos declarados de contrabando, procede examinar la extension de los derechos que la ley internacional concede á los beligerantes para penar al contrabandista.

Tampoco sobre este punto hay acuerdo entre los escritores ni ha sido siempre una misma la práctica; pero un gran número de tratados establece, y esta es la regla general, que las mercancías de contrabando encontradas en buque neutral son confiscadas; pero el buque, así como el resto del cargamento, son considerados libres. Muchas de las estipulaciones modernas contienen la cláusula que sigue:

«Si el capitán de un buque capturado por llevar efectos de contrabando de guerra consiente en entregar en el acto las mercancías prohibidas, el captor las tomará sin inquietar, retener ó molestar de modo alguno al buque ó á su dotacion, que podrán proseguir su viaje en libertad, á ménos que la cantidad de los artículos de contrabando sea tan grande ó su vo-

lúmen tan considerable que no puedan recibirse á bordo del captor sin graves inconvenientes.»

El transporte de individuos militares al servicio del enemigo es mucho mas grave que el de contrabando de guerra, pues si este puede considerarse como un acto puramente comercial, el primero constituye una violacion de los deberes de la neutralidad, un acto decididamente hostil.

El buque fletado por un gobierno beligerante ó por sus agentes para trasportar tropas, marinería ó reclutas, aun cuando estos no estén todavía incorporados al ejército ó armada, debe considerarse enemigo, habiendo perdido los derechos de su bandera por consecuencia de su inmision directa en las hostilidades y ni aun la circunstancia de haber sido forzado á hacer este servicio le exceptúa de la confiscacion.

Del mismo modo se considera á los buques fletados para conducir pliegos ó despachos de guerra al enemigo; pero entre estos no deben contarse los que dirigen á su gobierno los embajadores ó agentes diplomáticos del enemigo residentes en pais neutral.

Para concluir este capítulo, se expresarán las leyes de España sobre el contrabando de guerra.

Los artículos 23 y 24 de la Ordenanza de corso de 1801 declaran que procede la detencion de toda nave que lleve á su bordo oficiales de guerra enemigos, y el 34 califica de contrabando las armas, el salitre y todos los instrumentos preparados para la guerra. Los víveres destinados á puerto bloqueado se consideran contrabando; pero fuera de este caso, son libres si el enemigo los respeta como tales.

Por el artículo anexo al tratado de Munster, celebrado con los Países Bajos en 30 de Enero de 1648, se determina que en el caso de encontrarse contrabando de guerra en algun buque solo será confiscable aquel, quedando libre la nave y el resto de su carga.

Por el de 1650 con la misma potencia se declaran contrabando de guerra todos los objetos cuyo uso principal sea para la guerra, pero no los comestibles; y se conviene igualmente en que el contrabando sea confiscable, pero no el buque que lo transporta ni el resto del cargamento.

Por el de 1667 con Inglaterra se califican de contrabando las armas, salitre, uniformes, soldados y caballos: se exceptúan los víveres, aunque vayan á puerto enemigo, si no está bloqueado.

Por el de 1725 con Austria se conviene que sea considera-

da como contrabando toda materia elaborada ó sin elaborar que sirva para la guerra, como armas, salitre, madera de construccion y jarcias que vayan dirigidas al enemigo. Se exceptúan los víveres, el cobre, hierro, acero y telas, como no sean vestuarios militares y se pacta que el contrabando sea confiscable, pero no el buque.

Por último, por el de 1795 con los Estados Unidos de América se estipula que son contrabando las armas y pertrechos, el salitre y toda materia preparada especialmente para la guerra. No se incluyen las telas, metales, subsistencias y jarcias. Los militares en activo servicio quedan declarados prisioneros.

XI.

DEL BLOQUEO.

Definicion.—Derecho para establecer el bloqueo.—Ha de ser efectivo.—Bloqueo de gabinete sobre papel ó por notificacion.—Violacion del bloqueo.—Sus consecuencias.—Notificacion diplomática.—Notificacion especial.—El bloqueo se extiende á los buques de guerra neutrales.—Pero no á los que por averías necesitan indispensablemente tomar puerto.—Buques que se hallan en puertos tomados al enemigo.—Legislacion de España sobre la materia.

Se dice que una localidad, un puerto, una costa está *bloqueada* cuando por disposicion de la potencia que ataca se sitúan sus buques de guerra en aptitud de poner en peligro inminente á los que traten de acercarse sin su consentimiento.

El derecho que tiene una nacion para bloquear los puertos ó costas de otra es el conferido por la ley primitiva al beligerante para perjudicar al enemigo con cuantos medios están en su poder.

El bloqueo no es otra cosa que la conquista ó la ocupacion de la mar territorial del enemigo; miéntras dura la cual, hay derecho para dictar las leyes que mas favorezcan al dominador y por consiguiente para prohibir el acceso á los buques extranjeros y penar los infractores.

Esta es la segunda restriccion á la libertad de comercio en tiempo de guerra.

El conquistador ejerce en el pais sometido por sus armas los mismos derechos de jurisdiccion que en sus propios Estados; mas, se comprende que para merecer aquel título, adquirida la soberanía de la mar territorial extranjera, es necesario conservarla con el empleo de la fuerza, con la presencia de buques de guerra. Desde el momento en que por cualquiera circunstancia, voluntaria ó forzosa, se alejan los buques, la conquista cesa, y por consiguiente el derecho de dictar leyes. El bloqueo ha de ser, pues, efectivo, constituyéndolo la presencia de buques de guerra.

Se ha pretendido á veces establecer que el bloqueo nominal *sobre papel* ó por *notificacion*, llamado así por consistir en

una notificación diplomática, sin la presencia de buque alguno de guerra basta para que los neutrales se abstengan de expedir sus mercancías á los puertos ó costas cerradas; pero semejante sistema no puede producir ningun efecto sobre los derechos de los pueblos pacíficos, y así, combatido en primer lugar por la generalidad de los publicistas, ha sido desestimado por las naciones en sus tratados y muy especialmente en el de Paris de 1856, tantas veces citado.

Desde el momento que un puerto es efectivamente bloqueado, todo buque que trata de eludir la prohibicion general de comerciar con la localidad comete una infraccion al Derecho de gentes, y este acto autoriza al beligerante que mantiene el bloqueo para considerarlo como enemigo; esto es, para apresarle, para confiscar el buque y su cargamento ó para hacer uso contra él de su artillería, si no puede ser habido.

La verdadera infraccion es la que comete un buque que conociendo oficialmente el establecimiento del bloqueo procura eludirlo. El que sin aquella circunstancia intentare introducirse ó se hubiera introducido en la plaza ó puerto, no es culpable de violacion.

Por el principio de legislacion general de que para hacer una ley obligatoria debe ser conocida la potencia que establece un bloqueo, debe notificarlo á las demas por medio de una declaracion diplomática. Esta no es la que da validez al bloqueo y no es, por tanto, indispensable; pero es una formalidad conveniente para que los gobiernos neutrales puedan informar á sus súbditos de las consecuencias que pudiera acarrearles la continuacion de su comercio con los lugares bloqueados.

La duracion de un bloqueo efectivo depende de circunstancias fortúitas de la guerra ó de los tiempos, y no puede fijarse. Las fuerzas que lo mantienen pueden ser dispersadas ó destruidas por otras superiores del enemigo: los malos tiempos ó la falta de víveres, aguada ó carbon pueden igualmente obligarlos á alejarse, por cuyas consideraciones se concibe que los buques de los especuladores neutrales, aun conociendo la notificación diplomática, se dirijan al lugar del bloqueo con la esperanza de encontrar la entrada libre. Sea que el buque neutral ignore la existencia del bloqueo, sea por querer cerciorarse de si el que ha sido notificado es realmente efectivo, puede acercarse á la localidad sin violar ninguno de sus deberes. El jefe del bloqueo dispone entónces lo que se ha llamado *notificación especial*, esto es, que un oficial de los buques á sus órdenes

pase á bordo del neutral que se presenta, para hacerle conocer la existencia del bloqueo y consignar la declaracion por escrito en el rol ó documento oficial, exigiendo recibo al capitán de quedar enterado (1). De este modo, no pudiendo alegar ignorancia si se presenta por segunda vez, es tratado como enemigo.

Constituye igualmente violacion el intento de forzar el puerto sin atencion á la presencia y señales de los buques del bloqueo, el procurar tomarlo valiéndose de la oscuridad de la noche, de temporal que imposibilite los movimientos de los bloqueadores, ó de un corto calado que permita acercarse á los bajos de la costa y ponerse al abrigo de sus cañones.

Respecto á los buques que salen del puerto bloqueado, la regla general es que no hay violacion por parte de los que lo verifican con cargamento embarcado ántes del establecimiento del bloqueo, pudiendo salir en todo tiempo los neutrales que lo hacen en lastre y habian entrado ántes de aquella época; pero los que habiendo embarcado posteriormente su carga tratan de burlar la vigilancia de los bloqueadores á favor de cualquiera de las circunstancias enunciadas en el párrafo precedente, se hacen culpables de violacion y deben atenerse á las consecuencias.

El delito que resulta de la violacion de un bloqueo subsiste generalmente en toda la duracion del viaje de regreso: si el buque que lo ha cometido es capturado en este tiempo, es considerado como aprehendido en flagrante delito; mas si en el intervalo del viaje ha sido levantado el bloqueo y el buque es capturado posteriormente, la pena no es aplicable. El delito puede ser completo, pero las circunstancias subsiguientes lo hacen desaparecer.

Una cuestion importante puede presentarse, y es si el derecho de bloqueo se extiende á los buques de guerra de las naciones neutrales. Aunque parezca que no puede caber duda en la completa jurisdiccion del nuevo soberano de la mar territorial, en ningun tratado se ha previsto este caso de una manera concluyente. Las instrucciones dadas por el gobierno frances á los jefes encargados del bloqueo de las costas de las repúblicas Argentina y Mejicana lo comprendieron, sin embargo, en estos términos:

(1) Inglaterra y los Estados-Unidos son, tal vez, las únicas naciones que rechazan la notificacion especial.

«El comandante del bloqueo invitará á que se alejen á los buques de guerra neutrales que se presenten ante el puerto bloqueado, y si persistiesen, tendrá derecho para oponerse á su entrada con la fuerza, recayendo la responsabilidad de las consecuencias sobre los violadores del bloqueo.»

Este documento podrá servir de precedente.

El rigor del bloqueo no debe extenderse á los buques que por incidentes de mar se encuentren en la necesidad absoluta de tomar puerto. Ninguna duda cabe de que el bloqueador tiene derecho para alejarlos, aun estando en peligro; pero este derecho absoluto no puede excluir los deberes de humanidad que son comunes á todas las naciones. No es posible admitir que buques que bloquean un puerto rehusen la entrada á otro neutral que haya sufrido grandes averías ó que se vea sin víveres ó aguada, á ménos que por sí mismos le faciliten los auxilios necesarios para llegar á otro puerto próximo. Si no están en posibilidad de hacerlo, lo que sucederá frecuentemente, deben permitir la entrada en el puerto bloqueado.

El buque autorizado por tales circunstancias para entrar en el lugar cerrado, contrae á su vez obligaciones sagradas á que no puede faltar sin hacerse culpable de violacion. El permiso le es solo concedido para obtener los auxilios precisos á la continuacion de su viaje; toda operacion comercial le está prohibida: si las reparaciones exigen el desembarco del cargamento, concluidas, debe volver á embarcarlo, y si en la imposibilidad de encontrar fondos para cubrir los gastos se ve en la precision de vender parte de las mercancías, ha de limitarse á lo indispensable, con autorizacion del jefe del bloqueo.

Si las autoridades del puerto bloqueado obligasen al capitán á vender el todo ó una parte del cargamento, el buque, á pesar de la causa de fuerza mayor, que no podria resistir, se haria culpable de violacion del bloqueo.

Para evitar tal violencia, si el buque á quien se permite la entrada llevara en su cargamento efectos de contrabando de guerra, hay derecho para exigirle que sean trabordados á uno de los buques del bloqueo para conservarlos en depósito hasta su salida, si iban destinados á una nacion amiga, pues en caso contrario, ya se ha dicho que son confiscados.

Cuando un puerto es conquistado despues del bloqueo, los buques neutrales hallados en él son respetados si su entrada fué anterior al establecimiento de aquel; mas si los mismos buques ó sus tripulaciones han sido empleados en la defensa,

voluntaria ó forzosamente, son confiscados con sus cargamentos, como culpables de haber tomado parte en las hostilidades. La misma confiscacion sufren los que han entrado violando el bloqueo.

El tratado de 1725 entre España y Austria determina que solo se entienda bloqueado aquel puerto que esté cerrado de tal manera que no se pueda entrar en él sin exponerse á los tiros de la artillería bloqueadora.

El de 1795 con los Estados-Unidos declara que las mercancías neutrales pueden llevarse libremente á los puertos del enemigo, con tal que estos no estén bloqueados *en la actualidad*.

El mismo tratado contiene la disposicion de que los buques que sean encontrados en puerto enemigo despues de su ocupacion, no estarán sujetos á confiscacion si su entrada fué anterior al establecimiento del bloqueo.

XII.

DEL DERECHO DE VISITA.

Origen.—Objeto.—Los buques de guerra están exceptuados de la visita.—Igualmente lo están los mercantes que navegan en convoy bajo la escolta de los primeros.—Qué se entiende por afirmar ó asegurar la bandera.—Significacion de este acto.—Modo de verificar la visita.—Resistencia á la misma.—Lugares en que ha de hacerse.—Visita en tiempo de paz.—Legislacion de España.—Legislacion de otras naciones y documentos que pueden exigirse á los buques de cada una de ellas.

Siendo la mar libre y de uso comun para todas las naciones, cada una de estas es soberana del espacio ocupado por sus buques ó los de sus súbditos. Esta soberanía dura el tiempo que se prolonga la ocupacion; de suerte que el buque, continuacion del territorio de su patria, hace territorial y somete á su soberanía á la porcion de mar en que flota.

Los buques beligerantes tienen derecho para atacar, combatir ó destruir los mercantes de su adversario y aun de apresarlos y apropiárselos; pero para ejercer este derecho en la inmensa extension del oceano, es necesario que los buques de guerra puedan conocer la nacionalidad de los que encuentran y que tengan los medios de saber si el avistado es neutral ó enemigo.

Si el pabellon hubiera sido siempre respetado, este signo de la nacionalidad seria suficiente; mas como se ha admitido desde un tiempo inmemorial que el comandante de un buque de guerra, que el capitan del mercante puedan navegar con el pabellon que les convenga, así con objeto de sorprender buques mas débiles como para escapar de los mas fuertes, el color de la bandera no puede servir de garantía al beligerante y ha sido preciso inventar otro medio. Tal es el origen de la visita.

Los buques de guerra están exceptuados de este derecho y ninguna nacion beligerante ha pretendido jamas someterlos á tal formalidad. Para estos buques existe otro medio de justificar su nacionalidad, es decir, el primer objeto de la visita. Al encontrarse dos buques de guerra en la mar, cualquiera que sea la bandera con que naveguen hasta el momento, el que desea conocer la nacionalidad del otro, arbola la verdadera

suya, disparando al mismo tiempo un cañonazo con pólvora sola ó con bala perdida, y el otro debe responder del mismo modo. Este disparo, que se dice *asegurar la bandera*, es la palabra de honor del comandante y de los oficiales todos de que el pabellon que flota sobre sus cabezas es ciertamente el de la nacion propietaria del buque.

El respeto debido á los comandantes de buques de guerra, delegados directos del poder soberano de su pais, exceptúa igualmente de la visita á todos los buques del comercio que navegan bajo su escolta ó convoy.

Ambas excepciones son reconocidas por todas las naciones.

La visita de los buques mercantes puede tener un segundo objeto asegurada su nacionalidad: el de saber si conduce contrabando de guerra cuando se dirige á un puerto enemigo.

Expuesto el origen del derecho de visita y el reconocimiento del mismo por todas las naciones que lo conceden á los buques beligerantes para practicarlos en los encontrados en la mar con pabellon neutral, resta explicar la forma en que ha de verificarse la visita. El tratado de los Pirineos, firmado por España y Francia en 19 de Setiembre de 1859, es uno de los primeros que se ocuparon de los detalles de la visita, como de otros muchos puntos de Derecho marítimo y ha servido de modelo á la mayor parte de los convenios internacionales posteriores. El ejercicio de la visita queda prescrito por ellos del modo siguiente:

El buque de guerra advierte al mercante su intencion de reconocerlo con un disparo de cañon sin bala ó con ella perdida, teniendo largo el pabellon. A esta intimacion el mercante larga su bandera, si ya no lo hubiera hecho, y se detiene esperando el bote de reconocimiento. De este, solo dos ó tres hombres á lo mas pueden subir á bordo, quedando los restantes al costado. El capitan presenta los documentos que acreditan la nacionalidad del buque, su procedencia y destino, y resultando que el buque es realmente neutral, súbdito de la nacion cuya bandera arbola y despachado para un puerto neutral, la visita termina. Si el buque neutral se dirige á un puerto del beligerante enemigo del reconocedor, debe exhibir tambien los documentos relativos á la carga, y siendo lícita, queda demostrada la nacionalidad y la neutralidad y por consiguiente terminada igualmente la visita, que debe retirarse en el acto, para que el buque pueda seguir tranquilamente su camino sin pérdida de tiempo.

La distancia á que el reconocedor ha de quedarse del reconocido durante la visita ha sido objeto de encontradas opiniones; la mayoría de los autores, opina, conforme con las estipulaciones de varios tratados, que el buque de guerra se conserve á tiro de cañon ó fuera del tiro de cañon. Estos autores, diplomáticos de profesion, no se hallan en el caso de apreciar las dificultades que pueden encontrarse en la mar para cumplir esta cláusula, y así, Ortolan, como marino, combate su opinion y la censura, opinando que puede disminuirse aquella distancia si las circunstancias lo exigen.

El buque de guerra puede enviar un bote para reconocer á un mercante; pero no puede exigir que el de este último venga á su bordo. Un navío con insignia de almirante no puede ordenar al patron de una balandra neutral que pase á su bordo para justificar su condicion.

No es fácil fijar el número y clase de documentos que ha de exhibir el buque visitado; el principal, sin embargo, ha de ser el relativo á la nacionalidad, ó sea el equivalente á la Real patente ó pasaporte de navegacion que llevan los buques españoles: este y el rol bastarán para el primer objeto. Respecto al cargamento, podrá probarse su naturaleza por el despacho de aduana, por los manifiestos y por las facturas; pero, salvo el caso de que el número y clase de papeles se hallen especificados en tratados especiales, el visitante no podrá exigir otros que los que prescriban las leyes del pais del visitado.

El derecho de visita puede ejercerse por los beligerantes en alta mar, en la territorial de su propio soberano ó en la de su adversario; pero no puede practicarse en las aguas sometidas á la jurisdiccion de las naciones neutrales: en este espacio privilegiado está severamente prohibido todo acto de guerra, segun principio reconocido, sin discusion, por todas las naciones, por todos los publicistas.

El origen, naturaleza y objeto del derecho de visita prueban por sí solo que este no puede existir sino durante la guerra. En la paz no hay la necesidad de reconocer si el buque que se avista en alta mar pertenece efectivamente á la nacion cuya bandera ostenta; el buque de guerra de esta misma bandera es el que por su jurisdiccion sobre el mercante puede reconocerlo, pero con esta excepcion, ningun crucero en tiempo de paz tiene derecho á visitar los buques que encuentre en alta mar.

Varios tratados (1) entre las naciones de Europa, que tienen por objeto la abolición del tráfico de negros, han admitido el derecho de visita recíproca en tiempo de paz.

El artículo 4º del tratado de 1835 entre España é Inglaterra estipula que el oficial que verifique la visita, de la clase de teniente de navío cuando ménos, deberá presentar al capitán mercante un documento que acredite estar competentemente autorizado al efecto y le entregará un certificado que indique su graduación en la armada, el nombre de su buque y que el objeto del registro es únicamente asegurarse de si el barco está armado para el tráfico ó se ocupa de él.

El mismo artículo establece que el derecho recíproco de registro y detención no podrá ejercerse en el Mediterráneo ni en los mares de Europa que se hallan fuera del estrecho de Gibraltar y se extiende al N. del paralelo de 37º de latitud y parte oriental del meridiano de los 20º longitud de Greenwich, previniendo el anexo A. del mismo tratado en su artículo 2º, que el registro se verificará *con la mayor mansedumbre y con todos los miramientos que deben observarse entre naciones aliadas y amigas.*

La Inglaterra, en vista de los tratados que se citan, llegó á proclamar que le pertenecía el derecho de visita en tiempo de paz sobre todas las naciones, como medio de vigilar *la policía de la mar.* Sus buques recibieron, en consecuencia, órden de reconocer en el Seno Mejicano á los de los Estados-Unidos; pero esta nación, que es muy susceptible en lo que atañe á su pabellon, presentó justas y enérgicas reclamaciones y en el Parlamento inglés se declaró la renuncia al derecho de visita en tiempo de paz, *como ilegal.*

Volviendo á la guerra, en el ejercicio del derecho de visita, el buque neutral á quien se intima por medio del cañonazo, está en el deber de obedecer á la señal y detenerse: si rehusa hacerlo, puede ser obligado por la fuerza y por el empleo de la artillería; y como las averías que pudiera sufrir son un resul-

(1) 22 de Enero de 1815 entre Inglaterra y Portugal; 28 de Junio de 1835 entre España é Inglaterra; 5 de Enero 1823 entre Inglaterra y Holanda; 6 de Noviembre de 1824 entre Inglaterra y Suecia; 22 de Marzo de 1833 entre Francia é Inglaterra; 26 de Julio de 1834, adhesión de Dinamarca á los mismos; 9 de Junio de 1837, adhesión de Hamburgo, 14 de Febrero de 1838, id. de las dos Sicilias; 20 de Diciembre de 1841, tratado entre Inglaterra, Austria, Prusia, Rusia y Francia, no ratificado por la última; 2 de Julio de 1842 entre Inglaterra y Portugal; 29 de Mayo de 1845 entre Francia é Inglaterra.

tado de la violacion de su deber, no podrá presentar sobre ellas la menor reclamacion. (1)

Pudiera suceder que el buque intimado no se limitara á la fuga y quisiera resistir la visita rechazando la fuerza con la fuerza: en este caso previsto, si sucumbe, es tratado como enemigo y declarado buena presa: la costumbre está acorde con estas leyes. (2)

Los buques neutrales convoyados por uno ó mas de la marina de guerra de su nacion están exceptuados de visita: basta, para satisfaccion del beligerante, que el jefe del convoy declare *verbalmente* que ninguno de los buques de su escolta conduce contrabando de guerra con destino al enemigo y que todos pertenecen á su nacion; pero la inmunidad no se extiende á buques que pudieran navegar en el convoy sin ser de la misma nacionalidad del que los escolta.

La generalidad de los tratados posteriores al año de 1782 aceptan este principio; mas conviene saber que Inglaterra se ha negado á reconocerlo, estipulando únicamente con Rusia en la célebre convencion de 1801 que los convoyes escoltados por buques de guerra no podrian ser visitados *por los corsarios*. La dignidad con que obraron los buques de la marina real danesa no permitiendo que los cruceros ingleses visitasen á los mercantes de su escolta produjo en plena paz la destruccion de la escuadra dinamarquesa en el puerto mismo de Copenhague por la inglesa del mando de Nelson.

El siguiente extracto de legislacion comercial, en que se expresan los documentos exigidos á los buques mercantes de varias naciones, será de utilidad al oficial encargado de la visita.

ESPAÑA.

Real patente.—Ningun buque puede navegar sin ella, bajo pena de confiscacion del mismo y de su carga y demas que establecen el artículo 4, título V, tratado 6º de las Ordenanzas generales de 1793, artículo 27 Ordenanzas de corso y artículo 1, título X, y 24, título XIV, Ordenanza de matrículas. Se exceptúan los buques costeros que no salen de los límites de su departamento, bastando á estos para navegar una licencia del comandante.

(1) Ordenanzas generales de la Armada; artículos 1, 2 y 3, título V, tratado 6.

(2) Idem idem, título V, tratado 6.

Rol.—Ninguna embarcacion de tráfico ó de alta mar puede navegar sin él, artículo 91, título III, tratado 10, Ordenanzas de la Armada y artículo 23, título X, Ordenanzas de matrículas.

Registro.—Deben igualmente llevarlo, artículos 1 al 9 y 12 al 15, Ordenanza de aduanas.

Carta-partidas ó pólizas de fletamento. Idem idem Ordenanza de matrículas.

Libros.—Todo capitan tiene obligacion de llevar tres, cuyos fóllos han de ser visados por el capitan de puerto. En el primero ha de llevar cuenta exacta de la entrada y salida de mercancías con expresion de marca y número, nombres del cargador y consignatario, puertos de carga y descarga, nombres y destino de los pasajeros. En el segundo, los gastos, &c. del buque. En el tercero, que es el diario de navegacion, los acaecimientos de esta, artículo 646 del Código de comercio.

Capitan.—Ha de ser natural y vecino de los reinos de España.

(Véanse Ordenanzas de la Armada, título V. tratado 6. Ordenanza de matrículas y Código de comercio).

FRANCIA.

El capitan debe tener á bordo: el acta de propiedad del buque.—Certificado de propiedad.—*Rol.*—Conocimientos.—Proceso verbal de visita.—Despacho de aduana. (*Código de comercio de 1807*).

BELGICA, ITALIA, HAITI.

Los mismos documentos.

ESTADOS-UNIDOS.

Pasaporte de navegacion.—*Rol.*—Registro.—Lista de pasajeros. (*Acta de 1º de Junio de 1796; acta de 2 de Marzo de 1803*).

PORTUGAL.

Acta de propiedad del buque.—Pasaporte de navegacion.—*Rol.*—Conocimientos.—Recibos de flete y despacho.—Un ejemplar del Código de comercio. (*Código de comercio de 1833*).

AUSTRIA.

Todo capitán debe llevar un libro timbrado con el rol de equipaje, las alteraciones de este y todo lo que se refiere á la navegacion. (*Edicto sobre navegacion de 25 de Julio de 1774*).

PRUSIA.

Cartas de mar.—Rol.—Pasaportes.—Certificados de construccion y venta. (*Código prusiano de 1803*).

HAMBURGO.

Conocimientos y carta-partidas ó contratas de fletamento.—Manifiesto de la carga.—Certificado de construccion.—Pase marítimo, que ha de estar redactado en latin, con el sello de la ciudad.—Rol.—Documentos de aduana. (*Ordenanza de 1778*).

HOLANDA.

Acta de propiedad del buque.—Carta de mar.—Rol.—Relacion de la carga.—Conocimientos y carta-partidas. (*Código de comercio de 1838*).

DINAMARCA.

Permiso de navegacion expedido por la autoridad en latin, frances é inglés, haciendo constar bajo juramento de los armadores que el buque es de propiedad danesa y que da la vela para un puerto determinado.—Pase marítimo.—Despacho de aduana.—Rol.—Acta de nacionalidad del capitán.—Patente de Sanidad.—Conocimientos y carta-partidas.—Certificado de construccion. (*Código de comercio de 1683*).

SUECIA.

Certificado de construccion.—Acta de permiso.—Carta de franquicia.—Certificado de carga.—Pasaporte nacional.—Pa-

03
saporte latino.—Copia del juramento de los armadores.—Manifiesto y carta-partidas.—Patente de Sanidad. (*Ordenanzas de 1814*).

RUSIA.

Acta de propiedad.—Permiso de navegacion.—Pase de la aduana. (*Ley de 21 de Enero de 1833*).

AMERICA DEL SUR Y MEJICO.

Los mismos documentos que en España, segun las Ordenanzas de Bilbao, aun vigentes en aquellas repúblicas.

XIII.

DE LAS PRESAS Y REPRESAS.

Circunstancias que autorizan la captura de buques neutrales.—Necesidad en el oficial de marina de conocer los tratados y leyes que sobre navegacion rigen en otras naciones.—Modo de tomar posesion de las presas y formalidades que deben practicarse.—Rescate de las presas.—Los botes pescadores del enemigo están exceptuados de la captura.—Represas.—Legislacion de España.

Los buques neutrales pueden ser legítimamente apresados por los beligerantes cuando se hacen culpables de actos contrarios á los deberes de la neutralidad ó cuando, por falta ó irregularidad de sus documentos, no se hallan en posibilidad de justificar su nacionalidad y neutralidad efectivas.

Las principales circunstancias que autorizan la captura de buques neutrales son:

- 1^a Trasporte de contrabando de guerra con destino á puertos del enemigo.
- 2^a Violacion de bloqueo.
- 3^a Servicios militares hechos al enemigo.
- 4^a Falta de justificacion de la nacionalidad y de la neutralidad.

Para la captura, en el primer caso, es preciso que el buque sea encontrado en flagrante delito; esto es, que tenga á bordo objetos de contrabando en cantidad mas que suficiente para las necesidades del buque y su dotacion y que el destino sea á un puerto del enemigo.

La captura no tiene lugar mas que con relacion á las mercancías prohibidas que trasporta, de modo que, siendo estas en corta cantidad, si el capitán solicitara hacer abandono inmediato de ellas y las circunstancias del crucero así como las del mar permiten el trasbordo, no hay inconveniente en permitir que el buque continúe su viaje, dándole recibo de las mercancías entredichadas; pero el comandante del crucero puede negarse á recibirlas, ya por ser su cantidad excesiva, ya por encontrar inconvenientes en el trasbordo, y está facultado para

marinar al contraventor y llevarlo á puerto, donde el tribunal competente declare si es buena presa.

El segundo caso, ó sea la captura de buques neutrales por violacion de bloqueo, tiene lugar cuando intentan entrar por sorpresa, ó á despecho de los cruceros, en un puerto bloqueado despues de la notificacion especial, y cuando tratan de salir del mismo modo.

Existe una gran diferencia entre el contrabando de guerra y la violacion del bloqueo: en el primero, no es el buque el culpable; lo son los objetos ilícitos que contiene; en el segundo, por el contrario, es el buque mismo culpable del delito, que se hace, por tanto, extensivo á todo lo que contiene á bordo.

El tercer caso, ó inmision en las hostilidades, hace culpables á los neutrales:

1º Por el trasporte de tropas, víveres ó pertrechos destinados á una expedicion, bien sean fletados por el Estado beligerante ó por sus agentes.

2º Por la conduccion de despachos de guerra, siendo expresamente fletados para tal comision.

3º Por espionaje, estando especialmente encargados de este servicio.

4º Por cooperacion en combate en defensa de plaza, de otro buque, &c.

En estas diversas circunstancias no solamente está sujeto el buque á la captura, sino que, probados los hechos, debe ser confiscado con todo su cargamento, teniendo el beligerante el derecho de considerarlo y tratarlo como enemigo.

Finalmente, por el cuarto caso, todo buque que no está en posesion de los documentos necesarios para probar su nacionalidad y cargamento neutral, puede ser considerado como enemigo disfrazado.

El número de documentos y su forma no puede fijarse, como ya se ha dicho (1); uno y otra son variables segun la nacion á que pertenece el buque; así bastará que los que produzcan estén conformes con las leyes de su propio pais y con los tratados existentes para su justificacion completa; pero faltando cualquiera de los requisitos, el buque puede ser capturado.

Los buques españoles, por ejemplo, están provistos de un pasaporte Real de navegacion, cuya validez tiene el límite de tres años; trascurrido este período, si no se hubiese cum-

(1) Capítulo XII.

plido en el viaje, podrian ser apresados por uno de los beligerantes.

En los antiguos tratados hechos con la Regencia de Tunez y otras potencias de la costa africana del Mediterráneo, á fin de extirpar la piratería á que se dedicaban sus súbditos con grave perjuicio del comercio de aquel mar, estipuló España que todo buque, á mas de los documentos de uso comun, deberia ir provisto de una contraseña, consistente en un buque grabado en pergamino y cortado de tal modo que la mitad, conservada por los mercantes, habia de ajustarse á la otra que llevaban los cruceros encargados del reconocimiento. La falta de este requisito bastaba, pues, para capturar el buque, aun cuando tuvieran corrientes los demas documentos.

Estos ejemplos servirán de suficiente ilustracion para el último caso, que es de los mas delicados que pueden presentarse, por la diferente apreciacion á que da lugar la validez de documentos extranjeros.

Las leyes de los beligerantes, de acuerdo con la costumbre establecida, someten á la confiscacion á los buques neutrales portadores de papeles dobles, es decir, de documentos emanados bien de dos potencias diferentes ó bien de la misma; pero expresando diferentes destinos, para un puerto neutral y otro beligerante, por ejemplo. La misma pena se aplica al buque cuyo capitan haya destruido sus papeles.

En muchos tratados solemnes se determina el número y condicion de los que han de tripular el buque para ser considerado neutral; por lo general exigen que el capitan, oficiales y la mitad ó los tres cuartos del equipaje sean nacionales. La contravencion á lo estipulado sujeta el buque á confiscacion.

Cuando estos tratados no existen, la sola regla que ha de servir al oficial de visita para examinar la tripulacion del buque, es la ordenanza que rige en la nacion del visitado. De aquí se deduce la necesidad de que el comandante de todo crucero conozca los tratados y leyes que rigen á todas las naciones en la navegacion, tanto para evitar cuestiones á su gobierno como para cubrir su propia responsabilidad por todo acto contrario á derecho. Lo mismo debe entenderse con los capitanes de corsarios.

Tan luego como el comandante de un crucero ha declarado al capitan de un buque neutral que lo apresa, debe abstenerse de toda violencia, de toda via de hecho, no solo con respecto á las personas, sino tambien al buque y su cargamento: es su

deber evitar que los que están á sus órdenes cometan acto alguno que sea contrario á los intereses del buque capturado y de su tripulacion.

El beligerante, en presencia del capitán neutral, debe levantar testimonio de los hechos y circunstancias que motivaron su determinacion, debe recoger los papeles del buque, inventariarlos y ponerlos en paquete sellado, invitando al capitán á poner igualmente su sello y firmar el inventario. Aun cuando el capitán se niegue á esta formalidad, debe entregarle un recibo de sus papeles ó mas bien un doble inventario firmado. Por último, debe mandar cerrar cuidadosamente las escotillas, circunstancia como las demas, indispensable para que el tribunal competente pueda fallar sobre la validez de la presa así que esta haya sido remitida á puerto.

En algunas naciones es permitido á los cruceros libertar, mediante rescate, á los buques tomados al enemigo (1); pero esta facultad no es extensiva á los neutrales sometidos á la captura; las circunstancias principales que la motivan se oponen por su naturaleza misma á esta medida.

Lo dicho sobre la visita en mar territorial de naciones neutrales se entiende igualmente con las presas; estas no son válidas en semejantes parajes y dan lugar á reclamacion contra el aprehensor. (2)

La industria de la pesca costanera ejercida generalmente por individuos pobres é inofensivos, ha obtenido de la costumbre humanitaria de los beligerantes una excepcion, que pone al abrigo de la captura los botes y sus tripulantes.

La cuestion de represas ofrece un verdadero caos en la legislacion internacional y no ménos en la opinion de los publicistas. El uso general admite que el buque represado se confisque en beneficio del represador si ha estado mas de 24 horas en poder del enemigo, y en caso contrario, que se devuelva á sus propietarios previo el abono de un derecho de represa considerable, que, por lo comun, se fija en la tercera parte del valor del casco y carga, como cuando se trata de un salvamento.

En los tratados de España con Holanda en 1678 y con Austria en 1725 se estipula para el represador un derecho, fijado en un quinto del valor del buque y su carga, cuando la represa es hecha en las 48 horas siguientes á la captura; en un tercio

(1) Artículo 48, título V, tratado 6 Ordenanzas de la Armada y artículo 56 de la de corso.

(2) Capítulo VIII.

cuando ha tenido lugar dentro de las 96 horas, y en la mitad cuando el enemigo ha estado mayor tiempo en su posesion.

En el firmado con Inglaterra en 1814 se declara como derecho de represal un octavo del valor del buque y cargamento, si es hecha por buque de guerra, y un sexto si tiene lugar por un corsario ó un buque de guerra y un corsario reunidos, cualquiera que sea el tiempo que hubiere estado en poder del enemigo.

Las Ordenanzas generales de la Armada, título V, tratado 6 declaran buena presa:

1º La de toda embarcacion que navegue sin patente legitima del Estado que tenga derecho de expedirla, así como las que pelearen con bandera distinta del Estado de quien fuere su patente.

2º Los buques piratas con todos sus efectos.

3º Los buques españoles que sin permiso admitan patente de corso de nacion extranjera, aun cuando fuere aliada.

4º Las embarcaciones pertenecientes al enemigo.

5º Toda embarcacion perteneciente á nacion aliada que fuere represada al enemigo despues de veinte y cuatro horas de hallarse en su poder ó española que hubiere sido conducida á puerto enemigo.

6º Toda embarcacion de comercio que se defendiere de un buque de guerra que intentare reconocerla.

7º Los géneros de contrabando de guerra que se trasportaren para servicio del enemigo.

Las mismas Ordenanzas previenen que sean detenidos para que se reconozca si segun el caso deben declararse ó nó buena presa:

1º Los buques de fábrica enemiga ó que hubiesen pertenecido á enemigos, si con escritura auténtica no se justifica su propiedad.

2º La embarcacion cuyo dueño ó capitan fuere de nacion enemiga.

3º El buque que lleve oficiales de guerra enemigos, maestre, sobrecargo ó mercader enemigos, ó cuyo equipaje se componga de un tercio de gente de mar enemigos.

4º Los que navegaren con contratos de fletamento, conocimientos ó pólizas sospechosas ó que no estuviesen firmadas.

Finalmente, la conducta del comandante de bajel que resolviere detener alguna embarcacion mercante ó de guerra, se halla especificada en el mismo título y tratado de las Ordenanzas.

Tambien se consigna el modo de hacer los inventarios, cerrar las escotillas, marinar y conducir las presas, distribuir los prisioneros, &c., y el título III, tratado 10 previene la jurisdiccion á que corresponde el conocimiento de presas y derechos asignados por represas, rigiendo para la distribucion de unos y otros el reglamento de 1º de Julio de 1799.

(Véase tambien la Ordenanza de curso de 1801 y las Reales órdenes adicionales de 12 de Enero de 1803, 22 de Octubre de 1804 y 31 de Diciembre del mismo año).

APENDICE

que contiene algunos documentos citados en los capítulos precedentes.

Ordenanza de corso.—Reglamento de presas.—Instrucción para que sirva de gobierno á los comandantes de los buques de guerra encargados de convoyar á los de comercio.—Extracto de las instrucciones dirigidas por el Ministerio de Marina de Francia á los comandantes de escuadra y bajeles en 31 de Marzo de 1854, con motivo de la guerra de Oriente.—Notificación de bloqueo de las bocas del Danubio por los almirantes de las escuadras aliadas.

ORDENANZA DE CORSO.

EL REY. Los paternales cuidados con que siempre he procurado el bien de mis vasallos, la justa satisfaccion que exige el decoro de mi Corona, y el sincero deseo de procurar por todos los medios posibles que cesen los funestos desórdenes que produce en la Europa una guerra larga y sanguinaria, me obligan, contra mi natural inclinacion á la paz y el mas constante anhelo de mantener la mejor armonía con los príncipes mis vecinos, á tomar parte en la que solo tiene por objeto coadyuvar á los ocultos fines de una nacion tan orgullosa como obstinada en sostener á toda costa su prepotencia marítima, valiéndose para ello de cuantos medios dicta la experiencia; y siendo uno de estos la conservacion de los bienes de mis súbditos, cuya navegacion y comercio se verá expuesta á los insultos de los armamentos y corsarios enemigos, he tenido por

conveniente usar de igual arbitrio, promoviendo y fomentando el corso particular en todos los mares, y auxiliando á todos y á cualesquiera individuos que se hallen establecidos en mis dominios, para que puedan hacerlo bajo aquellas leyes que autorizan el derecho comun y las costumbres recibidas entre las naciones cultas, que en las actuales circunstancias reduzco á una Ordenanza, cuyos artículos son los siguientes:

Artículo 1º El vasallo mio que quisiere armar en corso contra enemigos de mi Corona, ha de recurrir al comandante militar de marina de la provincia donde pretendiere armar, para obtener permiso con patente formal que le habilite á este fin, explicando en la instancia la clase de embarcacion que tuviere destinada, su porte, armas, pertrechos y gente de dotacion, así como de las fianzas abonadas que ofreciere para seguridad de su conducta y puntual observancia de cuanto en esta Ordenanza se previene, de no cometer hostilidad, ni ocasionar daño á mis vasallos ni á los de otros príncipes ó Estados que tengan paz con mi Corona. Satisfecho el comandante de las fianzas, que por mayor suma se fijarán en sesenta mil reales de vellon, y que á juicio prudente pueden moderarse con respecto á la entidad de la embarcacion corsaria, le entregará la patente; y no teniéndola, la pedirá para hacerlo al capitan general del departamento, ó bien á mi Secretario del Despacho de Marina, segun las órdenes con que se halle.

Artículo 2º Concedido el permiso para armar en corso, facilitará el comandante militar de marina la pronta habilitacion del buque por todos los medios que dependen de sus facultades, consintiéndole que reciba toda la gente que quisiere, á reserva de la que estuviere embargada para mi servicio, ó actualmente en él, con prevencion de que solo pueda llevar la cuarta parte de la matriculada, y que las otras sean de individuos hábiles y bien dispuestos para el manejo de las armas. Concluida la habilitacion, entregará al capitan copia de esta Ordenanza y de las prevenciones que se le comunicaren por la via reservada de marina, sobre el modo con que deba comportarse en algunos casos con las embarcaciones neutrales, especialmente con las de las naciones cuyas banderas gozaren de inmunidades ó privilegios fundados en los tratados ó convenios hechos con ellas, para su puntual observancia en la parte que le tocare.

Artículo 3º Para el mas pronto apresto de los tales armamentos, es mi voluntad que si los armadores y corsarios pi-

dieren artillería, armas, pólvora y otras municiones, por no hallarlas en otros parajes, se les franqueen de mis arsenales y almacenes á costo y costas, con tal que no hagan falta para los bajeles de mi armada, y que si no pudiesen al contado, se les conceda un plazo de seis meses para satisfacer su importe, haciendo ántes constar la existencia del buque, y todo lo demas preciso para su habilitacion, y dando fianza competente del valor de las municiones que se les suministren. Si, concluido el curso ó el referido plazo, las devolviesen en todo ó en parte, se recibirán sin cargarles mas que las que hubiesen consumido; y si naufragare ó fuere apresada la embarcacion, quedarán libre de responsabilidad y de fianza, presentando justificacion que no deje duda del apresamiento.

Artículo 4º Se reputarán los servicios que hicieren los jefes y cabos de dichas embarcaciones durante el tiempo que se dediquen al curso como si las ejecutasen en mi Real armada; y á los que sobresalieren en acciones señaladas, se les concederán recompensas particulares, como privilegios de nobleza, pensiones, empleos y grados militares, segun la fuerza de los bajeles de guerra ó corsarios enemigos que apresaren y la naturaleza de los combates que sostuvieren.

Artículo 5º La gente de la tripulacion de las propias embarcaciones que no fuere matriculada, gozará el fuero de marina miéntras estuviere sirviendo en ellas, y podrá usar á bordo solamente de pistolas y otras armas propias de su ejercicio.

Artículo 6º Los individuos de dichas tripulaciones corsarias que por heridas recibidas en sus combates quedaren inválidos, serán atendidos para el goce de ellos, conforme á las propuestas que los capitanes y comandantes de los buques harán al propio fin á los capitanes generales de los respectivos departamentos, que las pasarán á mi noticia con expresion de las circunstancias de los interesados, y del asiento que tuvieren formado en las contadurías de marina, si son matriculados, ó de la clase que servian para el curso si no lo fueren, y tambien concederé pensiones á las viudas de muertos en semejantes combates.

Artículo 7º Para mayor estímulo de los que se emplearen en hacer el curso, mando: que ademas de las embarcaciones apresadas, sus aparejos, pertrechos, artillería y carga que enteramente han de percibir, se les abone por la tesorería de marina del departamento respectivo las gratificaciones siguientes:

Por cada cañon del calibre de á 12 ó mayor, tomado en bajel de guerra enemigo.....	1200
Por cada cañon de 4 á 12, idem.....	800
Por cada prisionero hecho en los buques de guerra...	200
Si las embarcaciones fueren corsarias, por cada cañon de á 12 ó mayor calibre.....	900
En las mismas por cada uno de 4 á 12.....	600
Por cada prisionero.....	160
En los bajeles mercantes, por cada cañon de á 12 ó mayor calibre.....	600
Por cada uno desde 4 á 12.....	400
Por cada prisionero.....	120

Artículo 8º. Estas gratificaciones se aumentarán una cuarta parte siempre que el bajel de guerra ó corsario enemigo haya sido apresado al abordaje, ó tuviere mayor número de cañones que el corsario apresador, y tambien cuando concorra una de estas circunstancias en el combate, y ser el buque enemigo armado en guerra y mercancía.

Artículo 9º. Para el abono de prisioneros se hará la cuenta por el número efectivo de hombres que existian ántes de empezar el combate, justificándolo por el rol ó lista de equipaje, y por las declaraciones del capitan y demas individuos de la embarcacion apresada; y por el inventario de pertrechos se acreditará el número y calibres de los cañones tomados.

Artículo 10. Del total valor que resulte de la venta de las presas hechas por buques de guerra se harán dos porciones, la una de tres quintos para la tripulacion y guarnicion, y la otra de dos quintos para la oficialidad; y mando que á ningun individuo, sea de marina ó de otro cuerpo, que se halle embarcado de trasporte ó de pasaje en los citados buques al tiempo del apresamiento, se le incluya bajo pretexto alguno en el reparto; pero será obligacion del comandante del bajel dar cuenta al jefe de marina del paraje donde se haga la distribucion de la presa, si algun individuo de los embarcados de trasporte ó pasaje ha contraido mérito muy distinguido en la accion, para que, si le pareciere justo, mande se le dé parte de presa correspondiente á su clase, como si hubiese sido de la dotacion del buque.

Artículo 11. El conocimiento de las presas que los corsarios condujeren ó remitieren á los puertos, pertenecerá privativa y absolutamente á los comandantes militares de marina de las provincias, con asistencia de sus asesores é inhibicion de los

capitanes ó comandantes generales de las provincias, de las audiencias, intendencias de ejército, corregidores y justicias ordinarias, á quienes prohibo toda intervencion directa é indirecta sobre esta materia; pero en lo relativo á buques enemigos que por temporal ú otro accidente se rindan á castillo, torre, fortaleza ó destacamento de las costas, conocerá el gobernador ó comandante militar de la jurisdiccion del distrito bajo las reglas que se prescriben en esta Ordenanza.

Artículo 12. Si las presas fueren conducidas á la capital del departamento, conocerá de ellas y de todas sus incidencias la junta establecida en él, con asistencia del auditor; y si hubiere discordia, remitirá los autos á mi Consejo de guerra, con noticia de las partes.

Artículo 13. Luego que la presa haya sido conducida á puerto, el comandante militar de marina examinará sin la menor dilacion y con preferencia á toda otra diligencia (con asistencia de su asesor, y si fuere necesario con la de un intérprete de la lengua ó nacion á quien pertenezca) los papeles que se hubiesen encontrado en ella, y fueron presentados por el apresador, así como si ha arreglado éste su conducta á lo prevenido en el artículo 41 de esta Ordenanza para acreditar debidamente la identidad de tales documentos. No hallando cumplida en esta parte la disposicion del artículo, impondrá al corsario, por la primera vez, la multa de doscientos ducados, aplicados al Real fisco; y por la segunda, le recogerá la patente, declarándole inhábil para hacer el corso. Verificado este exámen, podrá oír en sumario á las partes sobre los cargos que puedan hacerse recíprocamente, y en su consecuencia, declarará dicho comandante, con parecer de su asesor, dentro de veinte y cuatro horas, ó ántes si fuere posible, si es buena ó mala presa, ó si hay ó no lugar para su detencion, con arreglo á los artículos de esta Ordenanza. Si se ofreciere alguna duda ó reparo que obligase á suspender ó retardar esta declaracion, podrá dilatarse el tiempo preciso para las diligencias ó averiguaciones que convenga practicar, por no faltar en cosa alguna á la escrupulosa atencion con que deba procederse al referido exámen.

Artículo 14. Resultando de dicho exámen no ser legítima la presa, ó no haber lugar para su detencion, se pondrá incontinenti en libertad sin causarla el menor gasto, pues es mi voluntad que no se le cobre derecho alguno de ancoraje, visita de Sanidad y demas á que pudieran estar sujetos los demas bu-

ques de comercio. Y si bajo de este ú otro pretexto se la detuviere mas tiempo, serán de cargo de ios causantes de esta nueva detencion los daños y perjuicios que resultaren á los propietarios.

Artículo 15. Si el corsario apresador no estuviere satisfecho de la declaracion del comandante militar de la provincia y quisiere seguir la instancia, se le admitirá la demanda prece- diendo la competente fianza, que deberá dar á satisfaccion del capitan apresado ántes de comenzar los autos, para responder á éste de los daños y perjuicios que por razon de estadías, averías y deterioracion del buque y de la carga, pérdida de tiempo y fletes y demas ocurrencias reclamare contra dicho apresador despues de confirmada la primera sentencia dada su- mariamente en vista de los papeles recogidos. Estos perjuicios, con las costas del proceso, los deberá pagar este último al ca- pitan apresado ántes de su salida del puerto; y si no se halla- re en estado de hacer dicho pago, recurrirá á la fianza ó al fia- dor que hubiese dado, obligándole á lo mismo, sin otra forma- lidad ni espera, con todo el rigor de las leyes. Los comandan- tes de marina de las provincias y sus asesores serán responsa- bles de la falta de cumplimiento de lo prevenido en este artí- culo y en los anteriores; y lo mismo se entenderá con las jun- tas de los departamentos, cuyos auditores deberán responder principalmente de las providencias que en esta parte tomaren á consulta suya las propias juntas.

Artículo 16. En caso que por dicha sentencia sumaria se declare ser legítima la presa, se procederá desde luego á justi- ficar legalmente las causas que intervinieron para hacerla, oyendo á las partes en juicio contradictorio, el cual se ha de sustanciar y determinar en el preciso término de quince dias, sin admitir, bajo ningun pretexto, las pruebas de nuevos pa- peles y documentos que, sin embargo de hallarse expresamen- te prohibidos por ordenanza, se han introducido á veces en es- tos juicios bajo el especioso título de comprobantes.

Artículo 17. De las sentencias de los comandantes milita- res de los puertos podrán apelar las partes á la junta del de- partamento, y de ella á mi Consejo de la guerra, ó bien á este mismo tribunal en derechura, segun mas le conviniere; y lo mismo podrán practicar en apelacion de las sentencias en pri- mera instancia de la junta del departamento. Pero de las que se cumplieren en el primer juzgado sin apelacion, dará el co- mandante puntual noticia á la junta por medio del capitan

general, con remision de los autos en que las hubiere fundado, para que se archive todo en la contaduría del departamento.

Artículo 18. Ningun individuo que goce sueldo por marina ha de exigir extipendio ó contribucion de las diligencias en que se hubiere empleado en el juzgado de presas; y se les prohíbe se adjudiquen ó apropien mercaderías ú otros efectos de ellas, pena de confiscacion y de privacion de empleo.

Artículo 19. Los bajeles armados en corso podrán reconocer las embarcaciones de comercio de cualquiera nacion, obligándolas á que manifiesten sus patentes y pasaportes, escrituras de pertenencia y contratas de fletamento, con los diarios de navegacion y roles, ó listas de las tripulaciones y pasajeros. Esta averiguacion se ejecutará sin usar de violencia, ni ocasionar perjuicios ó atraso considerable á las embarcaciones, pasando á reconocerlas á su bordo, ó haciendo venir al patron ó capitan con los papeles expresados, los cuales se examinarán con cuidado por el capitan del corsario ó por el intérprete que llevare á su bordo para estos casos; y no habiendo causa para detenerlas mas tiempo, se las dejará continuar libremente su navegacion. Si alguna resistiere sujetarse á este regular exámen, podrá obligarla por la fuerza; pero en ningun caso podrán los oficiales é individuos de las tripulaciones de los corsarios exigir contribucion alguna de los capitanes, marineros y pasajeros de las embarcaciones que reconozcan, ni hacerles, ó permitir que les haga extorsion ó violencia de cualquiera clase, pena de ser castigados ejemplarmente, extendiendo el castigo hasta la de la muerte, segun la gravedad de los casos.

Artículo 20. Si por el exámen de los papeles referidos, ú otros que se le presentaren, resultare alguna sospecha de pertenecer á enemigos la embarcacion ó su carga, ó de componerse esta de algunos géneros prohibidos, de que se hará mencion mas adelante; ó bien si por falta de intérprete ó de alguna persona que entienda el contenido de estos papeles, no pudiese hacer el exámen de ellos como se previene en el artículo anterior, podrá el corsario conducir la embarcacion al puerto mas cercano, donde no se le detendrá sino el tiempo preciso para dicho exámen y averiguacion en la forma prescrita en el artículo 13 de esta Ordenanza.

Artículo 21. Se dejarán navegar libremente, y sin la menor detencion, á las embarcaciones cuyos capitanes presenta-

ren de buena fé todos sus papeles, y constare por ellos la propiedad neutral de las mismas y de sus cargas, aunque sean destinadas para puertos enemigos, con tal que estos no estén bloqueados, y que aquellos no conduzcan géneros prohibidos y reputados de contrabando, y con tal que los enemigos observen la misma conducta con los buques y efectos neutros.

Artículo 22. Si en estos y otros casos fueren detenidas las embarcaciones pertenecientes á vasallos míos, ó naciones aliadas y neutrales, y conducidas á puertos diferentes de sus destinos contra las reglas expresadas, y sin haber dado justa causa á ello por sus rumbos, papeles, resistencias, fugas sospechosas, calidad de sus cargas y demas legítimas razones fundadas en tratados y costumbre general de las naciones, serán condenados los corsarios que causaren la demora á la paga de estadías y de todos los daños, perjuicios y costas causadas á la embarcacion detenida, con arreglo á los artículos 14 y 15 de esta Ordenanza; y si los bajeles que hubieren causado el daño fueren de mi armada, darán cuenta inmediatamente las juntas ó jueces de marina, con justificacion y su dictámen, por la Secretaría del Despacho de ella, para que yo resuelva la indemnizacion y lo demas que corresponda para corregir el daño y evitarlo en lo futuro.

Artículo 23. Deberá ser detenida toda embarcacion de fábrica enemiga, ó que hubiese pertenecido á enemigos, como el capitan ó maestro no manifieste escritura auténtica que asegure la propiedad neutral. Tambien se detendrá el buque cuyo dueño ó capitan que le mande fuere de la nacion enemiga, conduciéndole á puertos de mis dominios para que se reconozca si debe ó nó darse por buena presa, en cumplimiento de las órdenes que á este fin hubiere yo expedido.

Artículo 24. Igualmente se detendrá toda embarcacion que con destino lleve á su bordo oficiales de guerra enemigos, maestro, sobrecargo, administrador ó mercader de nacion enemiga, ó que de ella se componga mas de la tercera parte de la tripulacion, á fin de que en el puerto á que sea conducida se examine los motivos que obligaron á servirse de esta gente, y segun ellos y las órdenes dadas, se determine lo que deba practicarse.

Artículo 25. Las embarcaciones en cuyo bordo se hallasen géneros, mercaderías y efectos pertenecientes al enemigo, se conducirán de la misma suerte á puerto de mis dominios, y se detendrán en él hasta que se haga constar que no niegan la in-

munidad, y que ántes bien la observan los mismos enemigos á quienes perteneciesen los efectos detenidos; pero si no lo justificasen, serán declarados de buena presa, y se dejarán libres todos los demas que pudiese haber en el mismo buque de pertenencia neutra.

Artículo 26. Cuando los capitanes de las embarcaciones en que se hallaren algunos efectos de enemigos declaren de buena fé que lo son, se ejecutará su trasbordo sin interrumpirles su navegacion, ni detenerlos mas tiempo que el necesario, permitiéndolo la seguridad de la embarcacion; y en el expresado caso se dará á dichos capitanes recibo de los efectos que se trasborden, explicando en él todas las circunstancias que ocurran; y no pudiéndose pagarles en efectivo el flete que les corresponda por dichos efectos hasta el paraje de su destino, con arreglo á los conocimientos ó á las contratas de fletamento, se les firmará un pagaré ó libranza de su importe á cargo del armador ó dueño del corsario, que estará obligado á satisfacerlo á su presentacion. Si el buque apresador fuese de mi Real armada, la libranza por el importe del flete se hará contra el intendente del departamento á quien correspondiere; y dando éste aviso de ello por la via reservada de marina, se tomarán las providencias que convengan para su pago; pero si se verificase que dichos efectos pertenecen á enemigos de mi Corona, segun lo que resultase del proceso que se formará y se sustanciará en la manera acostumbrada por los juzgados de marina, quedarán declarados por de buena presa.

Artículo 27. Las embarcaciones que se encontraren navegando sin patente legítima de príncipe, república ó Estado que tenga facultad de expedirla, serán detenidas, así como las que pelearen con otra bandera que la del príncipe ó Estado de quien fuere su patente, y las que la tuvieren de diversos príncipes y Estados, declarándose unas y otras de buena presa; y en caso de estar armados en guerra, sus cabos y oficiales serán detenidos por piratas.

Artículo 28. Serán de buena presa las embarcaciones de piratas y levantados, con todos los efectos de su pertenencia que se encontraren en sus bordos; pero los que se justificase pertenecer á sugetos que no hubiesen contribuido directa é indirectamente á la piratería, ni sean enemigos de mi Corona, se les devolverán, si los reclamaren, dentro de un año y un dia despues de la declaracion de la presa; descontando una tercera parte de su valor para gratificacion de los apresadores.

Artículo 29. No siendo lícito á mis vasallos armar en guerra embarcacion alguna sin mi licencia, ni admitir á este fin patente ó comision de otro príncipe ó Estado, aunque sea aliado mio, cualquiera que se encontrare corriendo el mar con semejantes despachos ó sin alguno, será de buena presa, y su capitán ó patron castigado como pirata.

Artículo 30. Toda embarcacion, de cualquiera especie, armada en guerra ó mercancía, que navegue con bandera ó patente de príncipes ó Estados enemigos, será de buena presa con todos los efectos que á bordo tuviere, aunque pertenezcan á vasallos míos, en caso de haberlos embarcado despues de la declaracion de guerra, y de pasado el tiempo suficiente para poder tener noticia de ella.

Artículo 31. La embarcacion de comercio, de cualquiera nacion que sea, que hiciese alguna defensa despues que el corsario hubiese asegurado su bandera, será declarada de buena presa, á ménos que su capitán justifique haberle dado el corsario fundado motivo para resistirle.

Artículo 32. Cualquiera embarcacion que careciese de los papeles que se expresan en el artículo 19 de esta Ordenanza, ó de los mas principales, como son la patente, los conocimientos de carga y descarga, ú otros que acrediten la propiedad neutral de esta y aquella, será declarada de buena presa, á ménos que se verifique haberlos perdido por accidente inevitable. Todos los papeles que se presenten, deberán ser firmados como corresponde para ser admitidos, pues serán nulos los que carezcan de este requisito.

Artículo 33. Si los capitanes ú otros individuos de las embarcaciones detenidas por los corsarios, y asimismo por buques de guerra de mi Real armada, arrojasen papeles al mar, y esto se justificase en debida forma, serán, por solo este hecho, declaradas de buena presa, y así se deben entender el artículo antecedente y otros de la Ordenanza que tratan de este asunto.

Artículo 34. Serán siempre de buena presa todos los géneros prohibidos y de contrabando que se trasportaren para el servicio de enemigos en cualesquiera embarcaciones que se encuentren. Bajo de este nombre se entienden los siguientes: armas, cañones, morteros, obuses, granadas, petardos, pedreros, bombas con sus espoletas, trabucos, mosquetes, fusiles, pistólas, balas y demas efectos relativos á su uso, pólvora, salitre, mechas, picas, espadas, lanzas, dardos, alabardas, escudos;

casquetes, corazas, cotas de malla y otras defensas de esta especie propias para armar á los soldados, portamosquetes, bandoleras, caballos con sus arneses y otros instrumentos preparados para la guerra de mar y tierra. Tambien se considerarán como géneros prohibidos y de contrabando todos los comestibles, de cualquiera especie que sean, en caso de ir destinados para plaza enemiga bloqueada por mar ó tierra; pero no estándolo, se dejarán conducir libremente á su destino, siempre que los enemigos de mi Corona observasen por su parte la misma conducta.

Artículo 35. Prohibo á los corsarios que ataquen, hostilicen de manera alguna ó apresen las embarcaciones enemigas que se hallaren en los puertos de príncipes ó Estados aliados míos ó neutrales, como asimismo las que estuvieren bajo el tiro de cañon de sus fortificaciones; declarando, para obviar toda duda, que la jurisdiccion del tiro del cañon se ha de entender aun cuando no haya baterías en el paraje donde se hiciese la presa, con tal que la distancia sea la misma, y que los enemigos respeten igualmente la inmunidad en el territorio de las potencias neutras y aliadas.

Artículo 36. Declaro tambien por mala presa la embarcacion que los corsarios hiciesen en los puertos y bajo el alcance del cañon del territorio de los soberanos aliados míos ó neutrales, aun cuando ella les viniese persiguiendo y atacando de mar afuera, como rendida en paraje que debe gozar de inmunidad, siempre que los enemigos la respeten de la misma manera.

Artículo 37. Mando á los capitanes generales y á los comandantes militares de las provincias de ella que guarden y observen con particular cuidado las órdenes que he dado y diere sobre estos asuntos, ya sean por regla general, ya para casos particulares, y que hagan á los corsarios las prevenciones correspondientes á que por ningun término contravengan á lo resuelto en ellas.

Artículo 38. Toda embarcacion de mis vasallos, y de los de mis aliados, que apresada por los enemigos de mi Corona fuese represada por los buques de mi armada, ó por corsarios particulares, se devolverá, hechos los exámenes de todos sus papeles, á la potencia ó á los particulares á quienes perteneciere, no resultando que en su carga tengan intereses mis enemigos. Los buques de mi armada no percibirán cosa alguna por la represa de un buque nacional, pero se les abonará una octava parte

del valor de ella si perteneciese á los aliados, y la sexta parte á los corsarios particulares en igual caso, haciéndose la formal entrega de la embarcacion apresada al apoderado de sus dueños, ó al cónsul de la nacion á quien corresponda, residentes en el paraje donde se haya formalizado la causa, exigiendo de ellos el correspondiente recibo legalizado en debida forma: bien entendido, que la observancia de este artículo tendrá solo efecto si las potencias á quienes pertenezcan los buques represados observan igual conducta con nosotros, reteniéndose los que lo fuesen hasta que dichas potencias den el ejemplo, ó se obliguen formalmente á practicarlo así.

Artículo 39. Todo corsario que represe un buque nacional en el término de veinte y cuatro horas de su apresamiento, será gratificado con la mitad del valor de la presa, quedando la otra mitad al dueño primitivo del barco represado, y haciéndose esta division breve y sumariamente, á fin de moderar cuanto sea dable las costas. Pero si la represa se ha hecho pasadas las veinte y cuatro horas del primer apresamiento, será del corsario apresador todo el valor de ella.

Artículo 40. Si alguna embarcacion se encontrare en el mar, ó se presentare en puertos de mis dominios sin conocimientos de la carga, ú otros documentos por los cuales constare á quien pertenezca, y sin gente de su propia tripulacion, se tomarán declaraciones separadamente á las del apresador, y á su capitan, de las circunstancias en que la encontró y se apoderó de ella. Se hará reconocer tambien la carga por inteligentes, y se practicarán las posibles diligencias para saber quien sea su dueño. En caso de no descubrirse éste, se inventariará el todo, y se tendrá en depósito para restituirlo á quien dentro de un año y un dia justificare serlo, como no haya motivo para declararla de buena presa, adjudicando siempre la tercera parte de su valor á los recobradores: no pareciendo el dueño dentro de dicho tiempo, se dividirán las dos terceras partes restantes, como bienes abandonados, en tres porciones, de las cuales una se adjudicará á los mismos recobradores, y las otras dos pertenecientes á mi Real fisco (segun el artículo 117 del título III, tratado 10 de las Ordenanzas generales) se remitirán á la capital del departamento, depositándose su importe en la tesorería de él para socorros de los heridos y estropeados de los buques corsarios.

Artículo 41. En cualquiera de los casos referidos, luego que el corsario detenga alguna embarcacion, tendrá cuidado

de recoger todos sus papeles de cualquier especie que sean, tomando el escribano puntual razon de ellos, dando recibo de todos los sustanciales al capitan ó maestre de la embarcacion detenida, y advirtiéndole no oculte alguno de cuantos tuviere; en inteligencia de que solo los que entónces presenten serán admitidos para juzgar la presa. Hecho esto, el capitan del corsario cerrará y guardará los papeles en un saco ó paquete sellado, que deberá entregar al cabo de la presa, para que éste lo haga al comandante militar de marina del puerto á donde se dirija; y si entre ellos se hallaren algunos dignos de mi noticia y cartas particulares, las pasarán inmediatamente al administrador de correos del paraje á donde entrare, quien, si tuviere especies que puedan contribuir á la sustanciacion de la causa, las trasladará al juez de marina para el uso de los procesos. El capitan del corsario ó individuos de la tripulacion que, con cualquiera fin que sea, ocultare, rompiere ó extraviare alguno de dichos papeles, será castigado corporalmente segun lo exija el caso, con obligacion el primero de resarcir los daños, y la pena de diez años de presidio ó de arsenales al resto de la tripulacion.

Artículo 42. Al mismo tiempo cuidará el capitan del corsario de hacer clavar las escotillas de la embarcacion detenida, y sellarlas de modo que no puedan abrirse sin romper el sello; recogerá las llaves de cámaras y otros parajes, haciendo guardar los géneros que se hallaren sobre cubiertas, y tomará razon, cuando el tiempo lo permita, de todo lo que fácilmente puede extraviarse, para ponerlo á cargo del que se destinare á mandar la propia embarcacion.

Artículo 43. No se permitirá saqueo de los géneros que se encontraren sobre cubiertas, en cámaras, camarotes y alojamientos de las tripulaciones, privándose absolutamente del derecho vulgarmente llamado del *Pendolaje*, el cual solo se podrá tolerar en los casos de haberse resistido la embarcacion hasta esperar que fuese abordada; pero con el cuidado de evitar los desórdenes que puede producir la excesiva licencia.

Artículo 44. Cuando se conduzca la tripulacion de una embarcacion detenida á bordo del corsario, tomará el escribano, en presencia del capitan de éste, declaracion al de aquella, á su piloto y demas individuos que convenga, acerca de la navegacion, carga y demas circunstancias de su viaje, poniendo por escrito todas las que puedan conducir á juzgar la presa, preguntándoles tambien si fuera de la carga que conste por los

conocimientos conducen alhajas ó géneros de valor, á fin de dar las providencias convenientes para que no se oculten.

Artículo 45. Al cabo destinado para mandar la embarcacion detenida se le dará noticia individual de lo que constare por estas declaraciones, haciéndole responsable de cuanto por su culpa ú omision faltare; y declaro que cualquier individuo que abriese sin licencia las escotillas selladas, arcas, fardos, pipas, sacas ó alacenas en que haya mercaderías y géneros, no solo perderá la parte que deberia tocarle siendo declarada de buena presa, sino que se le formará causa y castigará segun de ella resulte.

Artículo 46. Las embarcaciones detenidas se destinarán al puerto del armamento del corsario, si fuere posible, y en su defecto, al de mis dominios que estuviere mas cerca del paraje de la detencion, con tal que haya en él comandante militar de marina, ó sea capital de departamento, evitando que entren en los extranjeros ó en los de mis presidios de Africa, excepto en los casos de urgente precision que deberán justificarse; y quedará al arbitrio del mismo corsario enviarlas separadas ó mantenerlas en su conserva, segun le conviniere. Pero en el primer caso deberán ir en ellas los papeles que han de servir para el juicio, como tambien sus capitanes ó maestros, y algunos individuos de sus tripulaciones que puedan declarar lo que quieran deducir para su defensa; y en el segundo, el capitan del corsario, llegado á puerto, los presentará y dará las demas noticias que se le pidan al intento.

Artículo 47. Si las expresadas embarcaciones se condujeran á puerto que no sea cabeza de provincia, y no pareciere conveniente exponerlas al riesgo que puede sobrevenirles de trasladarlas á él, se remitirán al comandante militar los papeles y documentos necesarios para que determine la legitimidad de la presa, con atencion á las declaraciones hechas por sus respectivos capitanes ó maestros, y á la relacion que presentaren los cabos de presa al subdelegado de marina, de cuyo cargo será hacer el inventario con presencia de todos estos interesados.

Artículo 48. Para determinar la legitimidad de las presas no han de admitirse otros papeles que los hallados y manifestados en sus bordos. Con todo, si en faltando los documentos precisos para formar el juicio, se ofreciere su capitan á justificar haberlos perdido por accidente inevitable, señalará el comandante militar ó la junta término competente para dicho

efecto, segun la brevedad con que deben determinarse estas causas, como se previene en el artículo 12 de esta Ordenanza.

Artículo 49. Si ántes de sentenciar la presa fuese necesario desembarcar el todo ó parte de la carga para evitar que se pierda, se abrirán las escotillas en presencia del comandante militar y de los respectivos interesados, que deberán concurrir á dicho acto; y formando inventario de los géneros que se descarguen, se depositarán con intervencion del dependiente de Rentas que destine el administrador de aduanas en persona de satisfaccion ó en almacenes, de los cuales tendrá una llave el capitan ó maestro de la embarcacion detenida.

Artículo 50. En caso que fuere preciso vender algunos géneros por no ser posible conservarlos, se celebrará la venta á presencia del capitan detenido en almoneda pública con las solemnidades acostumbradas, y con la misma intervencion del dependiente de Rentas, poniéndose el producto en manos de persona abonada para entregarlo á quien perteneciere despues de sentenciada la presa.

Artículo 51. Ninguna persona, de cualquiera grado ó condicion que sea, comprará sigilosamente, ni ocultará género alguno que conozca pertenecer á la presa ó á la embarcacion detenida, pena de restitucion, y de multa de triplicado valor de los géneros ocultados ó comprados clandestinamente, y aun de castigo corporal, segun lo exija el caso, y este conocimiento será privativo del juzgado de presas como incidente de ellas.

Artículo 52. Si la embarcacion detenida no se diere judicialmente por buena presa, se restablecerá inmediatamente en posesion de ella al capitan ó dueño con sus oficiales y gente, á quienes se restituirá todo cuanto les pertenezca sin retener la menor cosa. Se la proveerá del salvoconducto conveniente para que, sin nueva detencion, continúe su viaje, sin obligarla á la paga de derechos de ancoraje, ú otros algunos; y al contrario, se la satisfará por el apresador, ántes de su salida del puerto, los gastos, daños y perjuicios que se la hubieren causado y reclamare en justicia, si se hallare comprendida en los casos prevenidos en los artículos 14 y 15 de esta Ordenanza. Pero no habrá lugar á semejante reclamacion si hubiere dado dicha embarcacion justos motivos de sospecha ú otros declarados en esta Ordenanza, y por los cuales se la hubiese formado

proceso, lo que deberá precisamente constar de los autos que se han seguido en su consecuencia.

Artículo 53. Para que al tiempo que se restituyan estas embarcaciones dadas por libres no se susciten dudas y altercados sobre las pretensiones que formaren sus dueños ó capitanes, suponiendo que el primer inventario que el artículo 42 de esta Ordenanza previene estuviere expuesto á fácil extravío, mando que en llegando al puerto se forme nuevo inventario por el comandante militar de marina, con asistencia de dichos capitanes interesados y de los cabos de presas, de las cuales no se permitirá desembarcar á ningun individuo, ni que otros pasen á sus bordos hasta estar practicada dicha diligencia.

Artículo 54. Declarada la embarcacion detenida por de buena presa, se permitirá su libre uso á los apresadores, *despues de pagados los derechos debidos á mi Real hacienda* en los términos que en resolucion separada decidiré para evitar fraudes y las dudas que en este punto pudiesen ocurrir; pero no pagarán derechos por la parte que de los efectos apresados tomen para su uso y propio consumo; y el comandante militar de marina les auxiliará en la descarga para que no padezcan extravíos, y procurará que así en esta como en la conclusion de particiones, segun las contratas ó convenios hechos con los interesados, se proceda con el mejor órden y armonía, teniendo presente que del producto total de las partes de presas han de satisfacerse con preferencia los gastos legítimos que hubiesen ocasionado.

Artículo 55. Si en el puerto á donde se hubiere conducido la presa no se hallare proporcion de vender su carga, podrá arbitrarse que pase á otro, aunque sea extranjero, advirtiéndole que el sugeto que la condujere á él deberá dar noticia de ello al cónsul ó vicecónsul, únicamente para que estos auxiliien, y que por su medio conste en España el destino y venta, sin que por esto les puedan causar gasto, perjuicio ni detencion los expresados cónsules ó vicecónsules nacionales.

Artículo 56. En caso de hallarse imposible la conservacion de una presa hecha al enemigo, y que por esta razon sea preciso venderla, tratar de su rescate con el dueño ó maestro, ó bien quemarla, ó echarla á pique cuando no haya otro arbitrio, se proveerá á la seguridad de los prisioneros, ya sea recogiénolos el apresador á su bordo, ó disponiendo su embarco en alguna de las presas, si exigiese esta resolucion la falta de otro medio.

Artículo 57. Siempre que se tomen semejantes resoluciones sobre presas, han de cuidar los apresadores de recoger todos los papeles y documentos pertenecientes á ellas, y conducir, á lo ménos, dos de los principales oficiales de cada presa para que sirvan á justificar su conducta, pena de ser privados de lo que les podrá tocar en las presas, y aun de mayor castigo si el caso lo pidiere.

Artículo 58. Los prisioneros que se hicieren en dichas presas se repartirán segun se expresa en el artículo 56, tratando á todos con humanidad, y con distincion á los que lo merezcan, segun su clase; y no podrán arbitrar los capitanes de los corsarios en dejarlos abandonados en islas ó costas remotas, pena de ser castigados con todo el rigor que corresponda, debiendo entregarlos todos en los puertos á que les condujeren, ó hacer constar el paradero de los que faltaren.

Artículo 59. La entrega de éstos se hará en llegando al puerto al gobernador de la plaza ó comandante de marina, á fin de que disponga de ellos, segun las órdenes con que se hallare. Los piratas se entregarán á este último para que (en conformidad del artículo 109, título III, tratado 10 de las Ordenanzas generales de la armada) les forme proceso sin dilacion, remitiéndole con parecer de su asesor, y su declaracion de deber ser detenidos por piratas, á la junta del departamento, como tambien los reos; y si no hubiere facilidad para ello, se entregarán á la justicia ordinaria para su castigo.

Por tanto, mando: que todo lo referido se guarde y cumpla puntualmente en virtud de cualquiera ejemplar de esta Ordenanza firmada del infrascrito mi Secretario de Estado y del Despacho de Marina; y que los capitanes generales y juntas de los departamentos contribuyan con sus providencias á facilitar los auxilios que necesiten los armadores y corsarios, celando particularmente que por los comandantes militares de las provincias de marina y sus subdelegados se sustancien y determinen con la mayor brevedad los juicios y procesos relativos á la declaracion de presas, á fin de que su atraso no embarace á mis vasallos la continuacion del corso, ó desaliente á los que quieran emplearse en tan importante objeto, ni tampoco cause perjuicios á las embarcaciones detenidas pertenecientes á mis vasallos, y á las naciones aliadas y neutrales. Dado en Cebolla á 20 de Junio de 1801.—YO EL REY.—José Antonio Caballero.

ADICIONES A LA ORDENANZA DE CORSO DE 20 DE JUNIO DE 1801.

El capitan corsario podrá abrir las cartas ó pliegos cerrados que encuentre en buque enemigo, ó de quien se tengan claras sospechas, si lo creyese necesario, segun las circunstancias, y en su defecto lo ejecutará la junta de marina, á quien siempre deberá entregarlas el apresador ó cabo de presa para facilitar los medios de sentenciar en justicia, y poder comunicar oportunamente las noticias relativas á la situacion é intencion de los enemigos. (*Es conforme á Real órden de 12 de Enero de 1803*).

Cuando no puedan conservarse las presas, deberá el apresador, para justificar su conducta en el caso de venta, recoger todos los papeles y documentos pertenecientes á la presa y su cargamento, y conducir, á lo ménos, dos de los principales oficiales de ella, segun está prevenido en el artículo 57. Si hubiere de quemar ó echar á pique el buque apresado, cuidará igualmente de la recoleccion de los papeles, y de proveer á la seguridad de los prisioneros como prescribe el artículo 56. Habiendo de rescatar la embarcacion tomada al enemigo, omitirá la percepcion de los papeles que hagan falta á los rescata-dos para navegar libremente, y entregar los efectos á sus dueños ó consignatarios; pero sin dejar de conducir los dos oficiales principales de la presa, como queda advertido, para prueba de su procedimiento. Y tanto en este caso como en el de la venta, se tomarán declaraciones de algunos individuos del buque apresador para justificar completamente los hechos. (*Es segun Real órden de 22 de Octubre de 1804*).

En la descarga de efectos de embarcaciones apresadas tendrán los dependientes de rentas Reales la misma intervencion que prescribe la Real órden de 26 de Agosto de 1804, comunicada por el Ministerio de Hacienda para los casos de naufragios, la cual deberá observarse igualmente en cuantas descargas se hicieren de buques apresados. (*Es conforme á la Real resolucion de 31 de Diciembre de 1804*).

REGLAMENTO DE PRESAS.

EL REY. Por quanto he venido en ampliar á mi Real armada las gracias que merece el incesante trabajo de esta carrera militar, y añadir á los empleados en este servicio un estímulo, que, sin embargo del pundonor característico de la nacion, avive su esfuerzo á subyugar y destruir los enemigos de la Corona, sin dejar de tener presente lo establecido en punto á presas en el título V del tratado 6º, partida 1ª, página 418 de las Reales Ordenanzas de la Armada: he resuelto, sin perjuicio de lo establecido en la Ordenanza de corso que se ha de observar por lo respectivo á los armadores particulares, dejar el valor de los buques de guerra y corsarios que se cojan á los enemigos á favor de los comandantes, oficialidad y demas equipajes de los de mi Real armada que los apresen; y si la embarcacion apresada fuere marchante, los dos tercios del valor del buque y su carga á favor de los apresadores, y el tercio restante destinado á un fondo que deberá existir en tesorería de marina del departamento donde entrare la presa, para emplearlo en las gratificaciones que deben gozar, como despues se dirá, las familias de los muertos en combate, todo bajo las reglas contenidas en los artículos siguientes:

Artículo 1º Todos los navíos, fragatas y cualesquiera bajeles de guerra y todos los corsarios enemigos que sean aprehendidos por los navíos, fragatas y demas buques de mi armada, y asimismo los cañones, armas, municiones de guerra, aparejos, respetos, utensilios, víveres y cuanto dependa de los apresados, como las pedrerías, géneros de oro y plata, mercaderías y todos los efectos que compongan la carga de los expresados navíos ó buques de guerra y corsarios, se repartirán totalmente entre los oficiales (supuesto el comandante) y equipaje de los apresadores, cediéndoles Yo en su favor.

Artículo 2º Todos los navíos marchantes enemigos, y aun aquellos que estén armados en corso y mercancía que se apresaren por mis bajeles, se repartirán, á saber: el valor de los dos tercios á los oficiales y equipajes de los apresadores, y el tercio que resta se destinará al fondo que debe existir en la tesorería

del departamento donde se entre la presa, como está anteriormente acordado.

Artículo 3º Si Yo tuviere por conveniente el quedarme con los buques de guerra cogidos á los enemigos, desde veinte cañones arriba, porque puedan ser útiles á mi Real servicio, se abonará á los oficiales y equipajes de los navíos apresadores de mi Real Erario el tanto de su valor, en el término de dos meses, segun esta proporcion:

Por cada cañon de navío de 90 cañones arriba.....	1000 ps.
Por cada uno de navíos de 80, 74, 70 y 68.....	800
Por cada uno de los de 64, 60 y 50.....	700
Por cada uno de los de las fragatas.....	600

En los avalúos expresados se comprende la artillería, municiones de guerra y boca, aparejos, respetos y demas utensilios de los navíos y fragatas de guerra que se cojan á los enemigos; á excepcion de los géneros de oro y plata y demas efectos ó mercaderías que hagan el cargamento de los expresados buques, que se repartirán por entero á los oficiales y equipajes de los navíos apresadores, independientemente de lo que se les abone por el valor de los buques.

Artículo 4º Si conviniere á mi servicio hacer uso de los buques de guerra, corsarios ó mercantes enemigos apresados por mis bajeles, ó de los cañones, armas, aparejos, respetos, víveres, municiones ó mercancías en todo ó en su parte que se hallasen á bordo de los expresados buques, podrán aplicarse á mis arsenales de marina, y su valor se pagará en el término de dos meses de los fondos ó consignaciones de ella, segun el avalúo que se haga por la junta del departamento á quien corresponda la presa, si esta se entrare en los puertos de los tres departamentos de Cádiz, Ferrol ó Cartagena, y por los ministros ó comisarios de las provincias, si se condujere á alguno de los surgideros de su comprension.

Artículo 5º Bajo estos mismos términos se venderá todo buque apresado que Yo no necesite para mi servicio, teniendo presente, así en este como en los demas puntos, lo prescrito en las Ordenanzas de la armada, con la ampliacion nuevamente acordada en esta de los dos tercios para oficialidad y equipaje, y el restante para el fondo ya expresado, si la presa fuere marchante ó armada en corso y mercancía, quedando todo el valor á los apresadores si fuere el aprehendido de guerra.

Artículo 6º Todo lo que se pudiere salvar de los equipajes y carga, así de los navíos, fragatas ú otros buques de guerra enemigos, como de los corsarios particulares que fueren echados á pique, quemados ó totalmente destruidos por los bajeles de mi armada, se conducirá á los puertos del Reino, y por los instrumentos auténticos que se presenten se pagará del Real Erario á los oficiales y equipajes de los que los hayan destruido

Por cada cañon montado de navíos de guerra enemigos	}	160 ps. senc.
Por cada uno montado de fragatas ú otros buques de guerra.....		
Por cada uno montado de corsarios particulares	}	80

Artículo 7º El producto de las presas y gratificaciones sobrantes, bien sea de las armadas navales, escuadras ó divisiones, ó de un navío ú otro buque que tenga un destino particular, se repartirá en esta forma: un tercio entre los oficiales generales, comandantes de navíos, fragatas ú otros buques, mayor, ayudantes y demas oficiales; y los dos restantes entre los equipajes.

Artículo 8º El tercio que corresponda á los oficiales generales, comandantes y demas oficiales se hará en todos casos un cuerpo, del cual todos los oficiales de una armada naval, escuadra, division, ó de un navío ú otro buque que tenga comision particular, tendrán la parte segun su grado, y sin atender otro respeto, del modo siguiente:

Al capitan general.....	30	partes.
Al teniente general que mande en jefe.....	20	
Si no mandare....	15	
Al jefe de escuadra con mando.....	15	
Sin él.....	10	
Al capitan de bandera de un general.....	5	
Al capitan de navío con mando.....	5	
Al mismo mandando fragata.....	3½	
Al capitan de fragata con mando.....	3	
Sin él.....	2½	
Al teniente de navío mandando.....	2	
Sin mando.....	1½	

Al teniente de fragata, capitán de brulot ó alférez de navío con mando.....	1 parte.
Sin mando.....	$\frac{1}{2}$
Al que mande urca de guerra.....	} La parte que le toque según su grado.
Al alférez de fragata con mando.....	
Sin él.....	$\frac{1}{4}$
Al contador.....	$\frac{1}{4}$
Al capellán y cirujano primero.....	$\frac{1}{4}$
A los guardiamarinas.....	$\frac{1}{2}$

Artículo 9º Los dos tercios que corresponden á los equipajes se repartirán en la forma siguiente:

A los primeros pilotos.....	} A cada uno cuatro partes.
A los primeros contramaestres.....	
A los primeros condestables.....	
A los primeros sargentos.....	

A los demas sargentos de marina.....	} A cada uno tres partes.
A los primeros calafates.....	
A los primeros carpinteros.....	
A los primeros maestros de velas.....	
A los segundos contramaestres.....	
A los segundos pilotos.....	
A los segundos condestables.....	
A los segundos cirujanos.....	

A los segundos carpinteros.....	} A cada uno dos y media partes.
A los segundos calafates.....	
A los segundos maestros de velas.....	
A los primeros y segundos guardianes.....	

A los cabos del Real cuerpo de artillería y los de infantería de marina.....	} A cada uno dos partes.
A los patrones de lancha y bote.....	
A los pilotines.....	
A los terceros carpinteros.....	
A los terceros calafates.....	
A los terceros veleros.....	
A los practicantes de cirugía.....	
A los boticarios y armeros.....	

A los bombarderos.....	}	A cada uno una y media parte.
A los timoneles y gavieros.....		
A los comisionados del proveedor, toneleros y cocineros, y á cualquiera empleado que no sea marinero y goce racion.....		

Al que voluntariamente navegue de cualquiera de las citadas clases.....	}	A cada uno una parte.
A los ayudantes del Real cuerpo de artillería.....		
A los artilleros de mar.....		
A los marineros.....		
A los soldados, tambores y pífanos.....		

A los grumetes.....	}	A cada uno tres cuartas partes.
A los criados.....		

A los pajes.....	}	A cada uno media parte.
------------------	---	----------------------------

Artículo 10. Los oficiales del ejército embarcados en mis navíos ú otros bajeles de mi armada, ó en los de transporte fletados de mi Real cuenta y armados en guerra, tendrán parte en las presas segun las correspondencias de sus graduaciones con las de marina, y los sargentos y soldados de las mismas tropas serán tratados como los de infantería de marina.

Artículo 11. Las tripulaciones de los buques marchantes empleados en seguir mis escuadras, fletados por cuenta mia y armados en guerra, tendrán tambien parte en las presas, segun el reglamento que se sigue:

Del tercio que corresponde á los oficiales de guerra, el capitan tendrá.....	$\frac{1}{2}$ parte.
Del que corresponde á los equipajes, el segundo capitan tendrá.....	4 partes.
El teniente.....	3
El oficial de mar....	4
Cualquier artillero ó marinero.....	1
Cualquier grumete.....	$\frac{3}{4}$
Cualquier paje.....	$\frac{1}{2}$

Artículo 12. Cuando una armada naval ó escuadra esté al ancla en un puerto, y para establecer su crucero destaque una

division de ella, y esta hiciere presas, el tercio destinado á sus oficiales y equipajes, con las demas gratificaciones, se repartirá á solo la oficialidad de la division destacada, sin que toque parte alguna al resto que quedó en el puerto; y de los otros dos tercios participarán así los equipajes de los navíos destacados, como los de los que quedaron anclados en el puerto; pero el producto de los buques apresados por cualquier destacamento de la armada en la mar, así por via de caza, como por otro motivo, será distribuido en comun á toda la armada ó escuadra, conforme á los artículos 1º, 2º y 7º

Artículo 13. Cuando los corsarios ó armadores particulares sean obligados por los comandantes de las escuadras, navíos ó fragatas á salir con ellos de los puertos ó á unirse en la mar, solo en este caso participarán dichos armadores del producto de las presas y gratificaciones que se hiciesen en el tiempo de su union con mis escuadras ó bajeles, y su parte se señalará segun el número de sus cañones montados, sin distincion de calibres, ni atencion al mayor ó menor número de sus equipajes, y proporcionalmente á los cañones que monten los navíos ó buques de la armada en cuya compañía hayan hecho las presas; de suerte que, si el corsario es de 20 cañones, y la division de buques de guerra á que esté incorporado es de un navío de 74, otro de 64 y una fragata de 30, se harán 188 partes, las 168 serán de los bajeles de la armada y las 20 restantes del corsario. En el caso que los expresados navíos ú otros buques hayan sido destacados de una armada naval ó escuadra anclada en un puerto, la parte que toque á los corsarios se arreglará como si los navíos destacados formasen una escuadra particular, sin hacer cuenta de los que, quedando fondeados, no contribuyeron á la presa, y la parte que tocase á los navíos de guerra se dividirá entre ellos, conforme al artículo 12.

Artículo 14. En los demas casos en que los citados corsarios particulares no hayan sido precisados á unirse á los buques de la armada é hicieren presas á la vista de estos, pertenecerán las dichas presas enteramente á los corsarios que las hicieren, sin que participen de las que á su vista ó inmediacion hicieren mis bajeles de guerra.

Artículo 15. Deseando mejorar la suerte de los heridos é hijos de los empleados en el arriesgado servicio de la mar que murieren en los combates, mando, que á la vuelta de cada campaña se me haga presente, por las juntas de los departamentos á que correspondan, un estado de las gratificaciones que

convenga dar á los que fueren heridos en las funciones navales, segun la calidad de sus heridas, como á las viudas é hijos de los que fueren muertos en funcion ó murieren de las mismas resultas, independientemente de los medios sueldos ó pensiones que se les concedieren; sin dejar de incluir á los que, de resultas de sus heridas, quedaren en estado de no poder continuar la fatiga del servicio; y las viudas cuya situacion exija este socorro.

Artículo 16. El tesorero de marina de cada departamento hará una relacion particular, con la mayor claridad, del tercio del producto de los navíos mercantes cogidos á los enemigos, del que tengo hecha cesion para la verificacion del fondo que debe existir á su cargo, con el que se satisfarán (supliendo mi Real hacienda lo que faltase), las sumas que produjesen así las valuaciones y gratificaciones señaladas en los artículos 3º, 6º y 15, como las extraordinarias que yo disponga señalar á las acciones que merezcan premio mas ventajoso; debiendo, en cuanto á los efectos que puedan contener las presas cedidas por mí á los apresadores, ceñirse á lo declarado en la Ordenanza de curso.

Artículo 17. Encargo á los comandantes de los navíos y á los demas oficiales de marina se conformen exactamente á todo lo prescrito en punto á presas á lo que previene así la Ordenanza general de la armada, como á lo que prescribe la Ordenanza de curso en las presas que hicieren; dando á su entrada en los puertos donde los condujeren una formal declaracion, especificando todas sus circunstancias y á la vista de quiénes se hicieren, incluyendo los que se portaron con mas valor y conducta, bajo la pena de ser privados de la parte que les corresponda, si faltasen á alguno de estos puntos. Por tanto, mando al Director general de mi Real armada, á los comandantes y juntas de los departamentos, y á los intendentes, oficiales y ministros de ella se guarde y cumpla cuanto contiene esta Ordenanza, considerándola como adicion al título V, tratado 7 de las generales de la misma armada; y que se dediquen á procurar la mayor brevedad en la liquidacion de partes de presas, y su abono á los interesados en ellas. Dado en palacio á 1º de Julio de 1779.—YO EL REY.—D. Pedro de Castejon.—Es copia de la original.—El marques Gonzalez de Castejon.

NOTICIA DEL MODO CON QUE DEBE HACERSE EL REPARTIMIENTO DE PRESAS

El producto de presas y gratificaciones sobrantes, bien sean de las armadas navales, escuadras, divisiones de un navío ú otro buque que tenga destino particular, se repartirá en esta forma:

El tercio entre los oficiales generales, comandantes de navíos ó fragatas ú otros buques, mayor, ayudante y demas oficiales; y los dos restantes entre los equipajes, segun el artículo 7º de la Ordenanza.

Por Real órden de 21 de Mayo de 1779 se manda que del total que resultare de las ventas de presas se han de hacer dos particiones: la una de $\frac{2}{3}$ para los oficiales, y la otra de los tres restantes para la tripulacion y guarnicion; lo que debe entenderse con las presas que se hicieren desde la fecha de esta órden.

Del tercio correspondiente á los oficiales generales, comandantes y demas oficiales, se hará, en todos casos, un cuerpo, del cual á todos los oficiales de una armada naval, escuadra ó division, de un navío ú otro buque que tenga comision particular, se abonará la parte segun su grado, sin atender á otro respeto, del modo siguiente:

Al capitan general.....	30	partes.
Al teniente idem que mande en jefe	20	
Al mismo sin mando.....	15	
Al jefe de escuadra con mando.....	15	
Al mismo sin él.....	10	
Al capitan de banderas de un general.....	5	
Al capitan de navío con mando.....	5	
Al mismo sin él.....	3	
Al capitan de navío mandando fragata.....	3½	
Al capitan de fragata con mando	3	
Al mismo sin él.....	2½	
Al teniente de navío con mando.....	2	
Al mismo sin él.....	1½	
Al teniente de fragata capitan de brulot ó alférez de navío con mando.....	1	
A los mismos sin mando.....	½	
Al que mande urca de guerra, la parte que le corresponda segun su grado.		

Al alférez de fragata con mando.....	$\frac{1}{2}$ parte.
Al mismo sin él.....	$\frac{1}{4}$
Al contador.....	$\frac{1}{4}$
Al capellan y cirujano.....	$\frac{1}{4}$
A los guardiamarinas.....	$\frac{1}{8}$
A los aventureros.....	$\frac{1}{8}$

NOTAS.

Por Real órden de 25 de Mayo de 1779 se señala á los guardiamarinas y aventureros con mando una cuarta parte de presa.

Por Real órden de 2 de Setiembre de 1779, comunicada en la misma fecha por la Direccion general de la armada á la capitania general del departamento de Cartagena, manda S. M., por punto general, que todo brigadier ó capitán de navío que mandase en jefe alguna division ó cuerpo de fuerzas navales perciba diez partes de presa.

Por Real órden de 9 de Diciembre de 1779 se estableció una parte de presa al teniente de fragata sin mando y media con mando.

Relacion de las partes de presa que el Rey ha señalado á diferentes individuos de sus escuadras y bajeles de que no hace mencion expresamente la Ordenanza adicional de 1^o de Julio de 1779.

PARTE DEL TERCIO CORRESPONDIENTE A OFICIALES.

Los brigadieres y capitanes de navío con mando ó hallándose de capitanes de banderas del general.....	5 partes.
Los brigadieres ó capitanes de navío sin mando, ó que vayan de transporte.....	3
El Secretario de la Comandancia general de la escuadra, si la hubiere, la parte correspondiente á su grado de oficial.....	
El teniente vicario general de una escuadra.....	1
El ministro de escuadra.....	3
El contador y tesorero de escuadra, si son oficiales de contaduría con Real nombramiento.....	1 $\frac{1}{2}$

Y si no lo fueren.....	$\frac{1}{2}$ parte.
Los oficiales de contaduría.....	$\frac{1}{8}$
El médico de escuadra.....	1
El cirujano mayor.....	1
El ayudante de idem cuando ejerza funciones de cirujano mayor de escuadra..	$\frac{1}{2}$
El ayudante de cirujano mayor cuando vaya subordinado en la escuadra.....	$\frac{1}{4}$

El mayor general de la escuadra, los ayudantes de éste en ella, los oficiales de órdenes, los comandantes de guardiamarinas, de batallones de artillería é infantería de marina, de ingenieros y el ayalante de piloto ó su comandante embarcados con estos mandos en escuadras. El capitán de infantería con grado de teniente coronel y los oficiales de ejército de todas graduaciones embarcados en las escuadras ó bajeles, el cirujano que ejerza de mayor ó de ayudante en escuadra, éste y todos los oficiales sin mando en bajeles deben tener la parte respectiva á su grado que señalan los artículos 8 y 10 de la Ordenanza adicional, sin atender á otro respeto.

PARTE DE LOS DOS TERCIOS TOCANTE A EQUIPAJES.

Gente de mar y otros empleados.

Los maestros mayores de carpinteros y calafates de la escuadra.....	3 partes.
El cocinero de equipaje de un buque.....	3
El sangrador de bajeles.....	3
El farolero del buque.....	3
Bodeguero de todo buque.....	3
El pañolero de Santa Bárbara.....	3
El del contraamaestre.....	3
Los cabos de guardia.....	3
Los mozos de banderas del navío comandante....	3
Los patrones de falúas de generales.....	3
Los idem de serení.....	3

Estos individuos tienen señalado parte y media en el artículo 9 de la Ordenanza adicional.—Dado en el Pardo á 26 de Enero de 1782.—Castejon.

NOTAS.

Por Real orden de 19 de Marzo de 1782, se señala media parte á los artilleros y tambores de brigada.

Por Real orden de 20 de Marzo de 1782 se mandó que las contadurías efectúen los ajustamientos y repartos de presas.

Por acuerdo de la Junta del departamento de Cádiz de 10 de Mayo de 1783 se señala una parte como marinero al que navegue voluntariamente con cualquiera de las citadas plazas y clases.

A los ayudantes de artillería de marina.....	1	parte.
Artilleros de mar.....	1	
Marineros.....	1	
Soldados, tambores y pífanos... ..	1	
Grumetes	$\frac{3}{4}$	
Criados.....	$\frac{3}{4}$	
Pajes.	$\frac{1}{2}$	

Por acuerdo de 25 de Octubre de 1785 se señala al depositario de los fondos de presas media parte de la cantidad que entre en su poder, é igual abono debe hacerseles á todos cuantos se hagan cargo de un mismo caudal, ínterin no se reparte, abonándose otro medio por ciento de la distribución pormenor, siempre que el depósito sea en efectivo; pero si fuere en vales reales solo la mitad en ambos casos.

Por Real orden de 2 de Diciembre de 1794, se declara que todo brigadier ó capitán de navío tengan iguales partes de presa mandando escuadra, navío ó fragata.

Por Real orden de 25 de Setiembre de 1795 se concede á los primeros pilotos graduados de alférez de fragata la parte de presa correspondiente á este grado militar; pero no así á los sargentos, condestables y contramaestres igualmente graduados.

Los dos tercios correspondientes á equipajes se repartirán en la forma siguiente:

Primeros pilotos.....	4	partes.
Primeros contramaestres.....	4	
Primeros condestables.....	4	

Primeros sargentos.....	4	partes.
Los demas sargentos.....	3	
Primer calafate.....	3	
Primer carpintero.....	3	
Primer velero.....	3	
Segundo contraamaestre.....	3	
Segundo piloto.....	3	
Segundo condestable.....	3	
Piloto práctico.....	3	
Segundo cirujano.....	3	
Segundo carpintero.....	2½	
Segundo calafate... ..	2½	
Segundo velero.....	2½	
Primeros y segundos guardianes.....	2½	
Cabos primeros de artillería é infantería de marina.	2	
Patrones L. y B.....	2	
Pilotines.....	2	
Bombarderos.....	1½	
Timoneles ó gavieros.....	1½	
Dependientes de víveres, toneleros, panaderos, cocineros y cualquiera empleado que no sea marinero y goce racion.....	1½	

Por Real órden de 13 de Marzo de 1825 se manda observar lo que previene el anterior reglamento para los segundos cirujanos y segundos pilotos en el reparto con los oficiales de mar, aun cuando por la Ordenanza de 1793 y Reales órdenes posteriores hayan sido declarados oficiales mayores.

Habiendo elevado al conocimiento de S. M. lo que V. S. me manifestó en 27 de Noviembre último y le hizo presente el comandante de los cruceros marítimos de Algeciras al acompañarme copia de un oficio que le pasó el teniente de navío de la Real armada D. Joaquin Santolaya en solicitud de que se aclarase á quienes debe considerarse compartícipes de tres presas hechas, dos por la corbeta de su mando la *Diana* y el bergantín-goleta *Encantadora* y la tercera por solo un buque en las inmediaciones de Málaga, se ha dignado el Rey nuestro Señor determinar en conformidad con lo que V. S. propone, que nadie sino los individuos de una misma division que se hallen á la

vista, con el buque de su destino, de aquel que haga la presa en el acto de verificarlo, son los que deben tener parte en ello, excluyéndose de esto á los que estuviesen en puerto, y á los comandantes de apostadero y sus ayudantes, en tierra, como asimismo á cualquier otro buque de guerra, que por casualidad se halle á la vista y no hubiese contribuido directamente al apresamiento. Madrid 30 de Diciembre de 1826.

Excmo. Sr.—He dado cuenta al Rey nuestro Señor de la exposicion á V. E. del señor capitan general del apostadero de Cartagena, manifestando las razones en que se fundó para adjudicarse la octava parte del producto de las presas con cargamentos de géneros de ilícito comercio, que con la division á sus órdenes hizo el teniente de navío D. Joaquin de Santolaya; y habiéndose enterado tambien S. M. de lo que V. E. expresa en el particular, ha resuelto, conformándose con ei parecer de V. E., que mediante á que S. M. tiene mandado por Real órden de 30 de Diciembre último, que no sean compartícipes en el valor de la distribucion de las presas, sino aquellos que concudiesen al acto de apresarlas, debió haber consultado el expresado capitan general del apostadero, si el Real ánimo de S. M., en este precepto, era tambien privarle de la parte que le correspondiese como juez en dichas presas. En esta virtud, y para que en lo sucesivo no se repitan casos semejantes, determina S. M. que cuando suceda que una autoridad de marina obre como juez en las causas de presas hechas por buques de guerra, se entienda no tiene parte ni emolumento alguno por tal servicio.—Lo comunico á V. E. de Real órden por resultas de su informe de 8 del actual y á efecto de que sea comunicada en la armada. Dios guarde á V. E. muchos años. Palacio 18 de Junio de 1827.—Luis María de Salazar.—Sr. Director general de la Real armada.

NOTA.

Por Real órden de 13 de Febrero de 1847 se declara al contador media parte, como al alferez de navío y cirujano.

Excmo. Sr.—Consecuente á la nueva organizacion que por Real decreto de 6 del mes anterior ha sido dada á los buques destinados al servicio de guardacostas, y con el fin de evitar las dudas que pudieran suscitarse sobre el reparto de los dos

quintos de las presas que se hagan por los mismos buques, se ha dignado S. M. resolver lo siguiente: 1º Que los comandantes de los trozos tengan participacion en las presas que se hagan por todos los buques que compongan el trozo, y que la dicha participacion sea conforme á la que corresponde al capitán de fragata mandando.—2º Que los comandantes de los apostaderos tengan tambien participacion en las presas que hagan los buques que los formen, siendo la parte la que pertenece á teniente de navío con mando.—3º Que cuando el capitán general del departamento de Cádiz, los comandantes generales de los del Ferrol y Cartagena, así como los respectivos segundos jefes, se hallen pasando la revista de inspeccion que prescribe el artículo 3º del mencionado Real decreto, tendrán la parte de presa correspondiente á sus mandos en las que se hagan en el buque en que naveguen, ó por los que estén á su vista.—Dígolo á V. E. de Real órden para noticia del almirantazgo y fines consiguientes. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 16 de Setiembre de 1856.—Pedro Bayarri.—Sr. Vicepresidente del almirantazgo.

INSTRUCCION

para que sirva de gobierno á los comandantes de los buques de guerra encargados de convoyar á los de comercio, así como á los capitanes de estos.

Excmo. Sr.—El Rey nuestro Señor se ha servido aprobar la Instruccion formada por V. E., á efecto de conservar la union en los convoyes, que dirigió á este Ministerio en 5 del mes último, consecuente á la prevencion que se le hizo de Real órden en 24 de Mayo del corriente año, con solo la diferencia de que las penas impuestas por el artículo 2º se limiten únicamente á las pecuniarias de doce, veinte y cuatro y cincuenta pesos fuertes, omitiendo la parte afflictiva; y que la privacion de mando por seis años que se designa en el artículo 3º al capitán que se separe de convoy sin anuencia del comandante de él y sin justos motivos para ello, se rebaje á tres. Lo que comunico á V. E. de Real órden, á fin de que, haciendo las variaciones que se expresan, circule dicha Instruccion á los departamentos para su cumplimiento. Dios guarde á V. E. muchos años. Palacio 4 de Enero de 1824.—Luis María de Salazar.—Sr. Director general de la Real armada.

Artículo 1º El comandante del convoy reunirá en su bordo á los capitanes y patrones de los buques á quienes deba escoltar; se enterará de sus nombres, destinos y demas circunstancias que le importe saber, y les entregará un ejemplar de esta Instruccion, recogiendo su recibo.

Artículo 2º Formará un plan sucinto y claro de señales, reduciéndolas á lo mas preciso para los casos ordinarios de la navegacion.

Artículo 3º Procurará que todos se impongan suficientemente de ellas, para que no ocurran dudas sobre su inteligencia en la ocasion de usarlas, ya haciéndoles las explicaciones verbales que sean precisas, segun la capacidad de los sugetos, y ya ensayándolas repetidas veces ántes de salir á la mar.

Artículo 4º La maniobra de dar la vela empezará por los buques mas pesados, si estuviesen en buena disposicion para ello, á fin de no hacer esperar á los de mayor andar.

Artículo 5º Estando ya fuera del puerto, la primera diligencia del comandante del convoy será reunir todos los buques de que conste.

Artículo 6º En el curso de la navegacion, cuidará el comandante con todo empeño de conservar constantemente la union, haciendo que para esto estrechen las distancias de unos buques con otros cuanto sea posible, sin riesgo de abordarse.

Artículo 7º El buque mas pesado servirá de gobierno para que todos se arreglen y sujeten á su andar, navegando por su popa ó costado de sotavento, sin adelantarse nadie á él por ningun motivo que no sea extraordinario y forzoso.

Artículo 8º Los buques de guerra navegarán ordinariamente á barlovento del convoy para estar mejor en proporcion de atender á todas partes, sin perjuicio de las descubiertas, que deberán hacer segun convenga.

Artículo 9º Debiendo ser el buque ménos velero el eje de los movimientos de los demas, se le asignará una divisa particular, que de dia conservará constantemente en el palo mayor para ser reconocido de todos. Por la noche mantendrá con el propio fin dos faroles encendidos, y los otros buques solo uno, á ménos que el comandante del convoy no prevenga que se omitan las luces, sea á la voz ó por señal determinada para ello.

Artículo 10. Cada buque tendrá asignado su número respectivo, para que sea llamado cuando se ofrezca, ó pueda dirijírsele alguna señal que hable particularmente con él.

Artículo 11. Como el andar respectivo de los buques puede alterarse por varias causas accidentales, ó por no ser el mismo, segun la fuerza del viento y la diferencia de posiciones, el comandante del convoy observará estas alteraciones, para hacer que la señal ó distintivo de que trata el artículo 9º se mude, segun las circunstancias, al buque mas atrasado ó que ande ménos.

Artículo 12. Ocurriendo que algun buque del convoy, por avería ú otra causa imprevista, se fuese rezagando, hará señales con banderas, cañonazos ó fogonazos, llamando la atencion del comandante para que procure reunirlo; á cuyo fin mandará éste, si no hubiese inconveniente, que todos los demas buques lo aguarden en facha, ó arriben sobre él si se hubiese sotaventado. El atrasado deberá siempre forzar de vela.

Artículo 13. En casos semejantes, en que importe la comunicacion de una señal para que llegue al bajel del comandante del convoy, deberán repetirla todos los que estén en proporcion de hacerlo, hasta que este dé la contestacion de inteligencia.

Artículo 14. Ningun capitán ó patron podrá abandonar ó separarse del convoy voluntariamente sin la anuencia de su comandante, bajo la pena que á continuacion se expresa.

Artículo 15. Los buques de guerra vigilarán de continuo y con todo esmero en que se guarde la buena conserva del convoy, y mas particularmente cuando hubiese enemigos á la vista ó recelos de poder encontrarlos en la inmediacion; en cuyo caso maniobrarán con especial eficacia para ahuyentarlos y preservar al convoy de sus ataques.

Artículo 16. Si por falta de este principal cuidado sucediese que los enemigos apresen algun buque ó buques del convoy, el comandante de él quedará responsable á las resultas de los cargos que sobre ello se le hiciesen.

Artículo 17. De las presas que hiciesen los enemigos fuera de la vista del convoy por la separacion de algunos de sus buques, no será responsable el comandante encargado de su escolta.

Penas á que están sujetos los capitanes y patrones mercantes que faltasen á esta Instruccion y demas órdenes que recibiesen del comandante del buque de guerra bajo cuya conserva deban navegar.

Artículo 18. Se observarán las que expresa la Ordenanza de matrículas en los artículos 25 y 26 del título XIV.

Artículo 19. Todo el que se propase de la proa del buque señalado por de inferior andar para que sirva de punto de reunion y de regulador de la marcha del convoy, pagará la multa de doce pesos fuertes por la primera vez, veinte y cuatro por la segunda y cincuenta por la tercera.

Artículo 20. Todo capitan mercante que se separe del convoy sin la anuencia del comandante, ni justo motivo para ello, quedará privado de mando por tres años, y pagará además la multa de 100 pesos fuertes; pasándose al efecto los avisos oportunos á los jefes respectivos de marina, para que, previa la justificacion del hecho, se encarguen de la ejecucion y no permitan al culpado navegar en ningun buque.

Artículo 21. Si por resulta de una separacion voluntaria ó culpable fuere apresado algun buque del convoy, será juzgado su capitan, segun lo que para tales casos previenen las Ordenanzas de marina.—Madrid 4 de Agosto de 1824.

EXTRACTO

de las instrucciones dirigidas por el Ministro de marina de Francia á los comandantes de escuadras y bajeles el 31 de Marzo de 1854, con motivo de la guerra de Oriente.

I.

Desde el momento de recibir estas instrucciones se batirá todo buque de guerra ó corsario de S. M. el Emperador de Rusia que se encuentre, apresándolos por las fuerzas de las armas, é igualmente vea de capturarse todo buque mercante ruso encontrado en la mar ó en puertos del enemigo, con las excepciones siguientes:

Los que se encuentran en puertos franceses ó que á ellos se dirigen tienen un plazo contado desde el 27 del corriente al 9

de Mayo, en que pueden salir libremente, permitiéndoseles continuar su navegacion hasta el puerto de su destino.

La misma excepcion se aplica á los buques rusos que salgan de los puertos de Inglaterra ó se dirijan á ellos en el expresado plazo.

II.

Ningun obstáculo ha de oponerse á la pesca de costa, aun en las del enemigo; pero esta gracia, dictada en interes de la humanidad, no ha de acarrear ningun abuso que perjudique las operaciones militares ó marítimas. En el mar Blanco, y salvo la represion en caso de abuso, se permitirá, sin interrupcion, el cambio de pescado fresco, víveres y utensilios de pesca que ordinariamente tiene lugar entre los habitantes de la costa de Arcángel y los pescadores de Timmark en Norwegien.

III.

No se detendrá á los buques rusos provistos de salvoconducto ó licencia, sea esta del gobierno imperial, del británico ó del otomano. Adjunto es un modelo de la forma adoptada para estos documentos.

IV.

Ningun acto de hostilidad se cometerá en los puertos ó mares territoriales de las potencias neutrales, cuya extension se considerará de un tiro de cañon de la playa en baja mar.

V.

Como el estado de guerra interrumpe las relaciones comerciales entre los súbditos de las naciones beligerantes, se detendrán, no solo los buques mercantes nacionales, sino tambien los de las potencias aliadas que sin permiso especial, intenten infringir la prohibicion, ó que, mas culpables aun, traten de violar el bloqueo ó se fleten para el transporte de tropas, despa-

chos oficiales ó contrabando de guerra por cuenta ó destino al enemigo.

VI.

Los neutrales están autorizados por el Derecho de gentes para continuar libremente su comercio con los beligerantes; por consiguiente, no se detendrán sus buques mas que en estos casos:

1º Si tratan de violar el bloqueo.

2º Si trasportan por cuenta del enemigo ó á su destino objetos de contrabando de guerra, despachos oficiales ó tropas de mar ó tierra. En todos ellos el buque y la carga son confiscables, á ménos que el contrabando de guerra no llegue á los tres cuartos del cargamento, en cuya excepcion solo aquel será confiscado.

VII.

El bloqueo para ser respetado ha de ser efectivo; es decir, sostenido por fuerzas suficientes para poner en peligro inminente la entrada de los puertos. Se considerará violacion la tentativa de entrar en puerto bloqueado y la de salir despues de declarado el bloqueo, á ménos que, en el último caso sea en lastre ó con carga embarcada ántes del bloqueo ó en el plazo señalado por el jefe que lo manda, que será siempre suficiente para proteger el comercio de buena fé.

El bloqueo no debe suponerse conocido del buque hasta haber inscrito en sus registros ó papeles de á bordo la notificacion especial por uno de los buques de guerra bloqueadores; formalidad que no se omitirá en ninguna operacion de guerra.

VIII.

El contrabando de guerra se compone de los objetos siguientes cuando van destinados al enemigo:

Artillería, armas de fuego y blancas, proyectiles, pólvora, salitre, azufre, objetos de equipo, de campamento, de arneses militares y toda especie de instrumentos fabricados para usos de la guerra.

IX.

Exceptuando la verificación relativa al comercio ilícito que queda expresado, el pabellón cubre la mercancía, y la propiedad enemiga no es confiscable; sin embargo, por un favor especial acordado á los neutrales por S. M. I. durante la presente guerra, de conformidad con S. M. la Reina, su augusta aliada, las propiedades de súbditos aliados ó neutrales encontradas á bordo de buques enemigos no serán confiscadas.

X.

Para la aplicación de estos principios se ha de tener presente que la nacionalidad de los propietarios se determina por el lugar en que se hallen establecidos, al paso que la de los buques ha de constar además por el derecho legal á su bandera.

XI.

Si alguno de los buques nacionales ó aliados se hallase en peligro ó fuese capturado por el enemigo, se le prestará ayuda y asistencia, haciendo diligencia para represarlo, en el concepto de que es el ánimo de S. M. no exigir derecho alguno por represa ó salvamento.

Si el buque fuere neutral, se considerará como enemigo siempre que haya permanecido más de veinte y cuatro horas en poder de aquel, á ménos que medien circunstancias especiales, cuya apreciación se reserva S. M.; pero en caso contrario, el buque represado quedará en libertad de seguir su derrota.

XII.

Los corsarios rusos serán apresados como cualquier otro buque enemigo, pero como quiera que S. M. ha renunciado por ahora, de acuerdo con sus augustos aliados, el derecho de expedir patentes de corso, debe esperarse que las operaciones de los corsarios enemigos estarán arregladas á los límites del De-

recho de gentes; por si así no sucediese, se examinará cuidadosamente si alguno de ellos puede estar comprendido en los casos de la ley de 10 de Abril de 1823, sobre piratería, para aplicarla inmediatamente. Al efecto es adjunto un ejemplar.

XIII.

Para cumplir las instrucciones que anteceden se practicará el derecho de visita; pero aun cuando este sea ilimitado *respecto á los parajes*, en tiempo de guerra, no se ejercerá sino en aquellos en que haya fundada presuncion de que ha de resultar la presa del buque visitado.

En cuanto á la forma, el buque se mantendrá, siempre que sea posible, fuera del tiro de cañon, enviando un bote con un oficial que subirá á bordo acompañado de dos ó tres hombres á lo mas, y se limitará á investigar, segun los documentos correspondientes la nacionalidad del visitado, su naturaleza y la de su cargamento. El exámen de los papeles es tanto mas importante, cuanto que segun la legislacion francesa, solo ellos pueden servir de prueba en el juicio posterior para declarar la validez de la presa.

XIV.

Los buques que vayan convoyados por otros de guerra aliados ó neutrales no se visitarán, exigiendo solo en tal caso al comandante del convoy, una relacion de los buques puestos á su cuidado, con la declaracion de que no pertenecen al enemigo ni se ocupan en comercio ilícito, y si hubiera sospechas de que pueda haber sido sorprendida la buena fé del dicho comandante, se le comunicarán para que proceda por sí solo á la visita y reconocimiento de los sospechosos.

XV.

Efectuada la visita, si no resultase motivo para proceder á la captura, el oficial encargado de practicarla se limitará á consignarlo en el rol ó documento del buque. En caso contrario procederá á

- 1º Tomar posesion de todos los papeles.
- 2º Levantar inventario.
- 3º Marinar la presa.

NOTIFICATION DE DÉMISE

Je soussigné, M. [Nom], domicilié à [Adresse],

vous informe que je mets fin à mon mandat de [Rôle] en vertu de l'article [Article] du décret [Référence].

En conséquence, à compter de ce jour, toutes les fonctions et attributions qui m'étaient dévolues cessent d'être exercées.

Je prie de vous en agréer mes excuses et vous prie d'agréer, Monsieur le [Titre], l'assurance de ma haute considération.

Fait à [Lieu], le [Date].

[Signature]

[Nom], [Titre]

[Lieu], le [Date]

INDICE

DE LAS MATERIAS CONTENIDAS EN ESTA OBRA.

	PAGS.
INTRODUCCION.....	7
INDICACION de las principales obras de consulta sobre Derecho internacional marítimo.....	9
— SOBRE TRATADOS.....	11
PRIMERA PARTE.—LA MAR EN TIEMPO DE PAZ.—CAPITULO I.— <i>De la libertad de la mar.</i> —La mar es libre para la navegacion y el comercio.—Excepciones.—Mar territorial.—Sus límites.—España los tiene señalados en seis millas.—Mar cerrada.—El mar Negro lo está para los buques de guerra.....	12
CAPITULO II.— <i>De los buques mercantes.</i> —El comercio es libre.—Los buques mercantes pueden dedicarse á él bajo la salvaguardia de su nacion.—Pruebas para justificar su nacionalidad.—Jurisdiccion en materia criminal.—Idem sobre naufragios.—Ordenanzas de España sobre ambas.....	17
CAPITULO III.— <i>De los buques de guerra.</i> —Diferencia con los mercantes.—Representacion.—La bandera y el gallardete son las pruebas de su nacionalidad.—Los que las llevan son buques de guerra, aun cuando no estén armados.—Jurisdiccion.—Ceremonial y etiqueta.—Importancia de ella.....	20
CAPITULO IV.— <i>De los piratas.</i> —Los piratas no tienen nacionalidad.—Todos los gobiernos tienen derecho para perseguirlos, aprehenderlos y juzgarlos.—Hay delitos que se califican de piratería por algunas naciones sin serlo para las demas.—En el caso anterior solo puede juzgarse á los súbditos.—Leyes particulares de España.—Los buques ó bienes represos á piratas son restituidos á sus propietarios.....	24
CAPITULO V.— <i>Del asilo y de la extradicion de personas.</i> —Asilo.—Facultades del comandante de buque de guerra para concederlo.—Puede negarlo.—El asilo no es extensivo á los criminales.—En luchas civiles debe procederse con tacto é imparcialidad.—Los buques mercantes no pueden ofrecer asilo.—Extradicion.—No compete á los comandantes.—Casos en que sin embargo pueden solicitarla.—Desertores.—Ordenanzas de España sobre éstos.....	26
SEGUNDA PARTE.—LA MAR EN TIEMPO DE GUERRA.—CAPITULO VI.— <i>Del derecho de la guerra.</i> —Orígen de la guerra.—Consideraciones generales.—Declaracion de guerra.—Fin de la guerra.—Derechos y deberes de los beligerantes.—Leyes de la guerra.....	29
CAPITULO VII.— <i>Del corso.</i> —Corsarios.—Diferencia con los buques de guerra.—Son sus auxiliares.—Patente de corso.—Requisitos para obtenerla.—Reflexiones sobre la abolicion del corso.—Patente de corso y mercancía.—Patentes extranjeras.—Doble patente.—Prohibicion de hostilidades en rios y balizas.—Ordenanzas de España sobre el corso.....	32

CAPITULO VIII.— <i>De la neutralidad.</i> —Libertad de accion.—Declaracion oficial.—Derechos y deberes de la neutralidad.—Abstension de hostilidades.—Inviolabilidad del territorio.—Presencia de los beligerantes en el marítimo.—Si no los respetaren se debe emplear la fuerza y destruirlos ó detenerlos.—Reclamacion por ofensa inferida con la violacion de la mar territorial.—Las presas hechas en él son ilegítimas.—Dan lugar á reclamar su restitucion con daños y perjuicios.—Cuestiones sobre la relacion entre la bandera y cargamento de los buques mercantes.—El pabellon cubre la mercancia?—Doctrina del Consulado de mar.—Idem del tratado de Paris.—Leyes de España.....	35
CAPITULO IX.— <i>Del derecho de asilo.</i> —Refugio.—Asilo.—Diferencia entre ambos.—Condiciones impuestas á los buques de guerra para gozar del asilo.—La infraccion es penada por la nacion neutral y da lugar á reclamacion.—Asilo á los corsarios.—Idem á las presas.—Idem á los buques mercantes.—Disposiciones del gobierno de España con motivo de la guerra de los Estados-Unidos....	41
CAPITULO X.— <i>Del contrabando de guerra.</i> —Definicion.—Extension que se ha pretendido dar al contrabando de guerra.—Diversidad de opinion en los autores.—Verdaderos límites.—Penas á los contraventores.—Trasporte de tropas.—De correspondencia oficial de guerra.—Legislacion de España.....	49
CAPITULO XI.— <i>Del bloqueo.</i> —Definicion.—Derecho para establecer el bloqueo.—Ha de ser efectivo.—Blokqueo de gabinete sobre papel ó por notificacion.—Violacion de bloqueo.—Sus consecuencias.—Notificacion diplomática.—Notificacion especial.—El bloqueo se extiende á los buques de guerra neutrales.—Pero no á los que por averías necesiten indispensablemente tomar puerto.—Buques que se hallan en puertos tomados al enemigo.—Legislacion de España sobre la materia.....	53
CAPITULO XII.— <i>Del derecho de visita.</i> —Origen.—Objeto.—Los buques de guerra están exceptuados de la visita.—Igualmente lo están los mercantes que navegan en convoy bajo la escolta de los primeros.—Qué se entiende por afirmar ó asegurar la bandera.—Significacion de este acto.—Modo de verificar la visita.—Resistencia á la misma.—Lugares en que ha de hacerse.—Visita en tiempo de paz.—Legislacion de España.—Legislacion de otras naciones y documentos que pueden exigirse á los buques de cada una de ellas.....	58
CAPITULO XIII.— <i>De las presas y represas.</i> —Circunstancias que autorizan la captura de buques neutrales.—Necesidad en el oficial de marina de conocer los tratados y leyes que sobre navegacion rigen en otras naciones.—Modo de tomar posesion de las presas y formalidades que deben practicarse.—Rescate de presas.—Los botes pescadores del enemigo están exceptuados de la captura.—Represas.—Legislacion de España.....	66
APÉNDICE	73
ADICION A LA ORDENANZA DE CORSO DE 20 DE JUNIO DE 1801.....	90
REGLAMENTO DE PRESAS.....	91
NOTICIA DEL MODO CON QUE DEBE HACERSE EL REPARTIMIENTO DE PRESAS.....	98
INSTRUCCION PARA QUE SIRVA DE GOBIERNO A LOS COMANDANTES DE LOS BUQUES DE GUERRA ENCARGADOS DE CONVOYAR A LOS DE COMERCIO, ASI COMO A LOS CAPITANES DE ESTOS.....	104
EXTRACTO DE LAS INSTRUCCIONES DIRIGIDAS POR EL MINISTRO DE MARINA DE FRANCIA A LOS COMANDANTES DE ESCUADRAS Y BAJELES EL 31 DE MARZO DE 1854, CON MOTIVO DE LA GUERRA DE ORIENTE.....	107
NOTIFICACION DE BLOQUEO.....	113

UNIVERSIDAD DE CADIZ



3740404849

