tos proporcionaría al beligerante una ayuda contraria al deber que le impone la neutralidad.

Del caso en que buques pertenecientes á los dos beligerantes estén anclados en el puerto de un estado neutral.—Cuando se encuentran anclados en un puerto de un Estado neutral buques pertenecientes á uno y otro de los beligerantes, ese Estado neutral debe tomar todas las medidas que aconseja la prudencia, para impedir que surja un conflicto en sus aguas territoriales.

Una de estas medidas es la *regla de las 24 horas.* Los buques de guerra de los dos beligerantes no pueden salir al mismo tiempo del puerto neutral en que están anclados, pues si así fuera, combatirían en las aguas territoriales del Estado neutral ó cerca de ellas. El buque que ha entrado primero al puerto saldrá antes. El otro saldrá 24 horas después.

Pero para evitar que el último sufra perjuicios por el capricho ó mala voluntad de su adversario, se le reconoce el derecho de fijar su guía de salida, dando aviso con 24 horas de anticipación á la autoridad competente del puerto neutral. Se hará saber esto á su adversario y de ese modo podrá usar éste del derecho de prioridad que le corresponde para hacerse á la mar.

CAPITULO II.

DEL COMERCIO DE LOS ESTADOS NEUTRALES.

Ideas generales.—Cuatro hipótesis.

Los Estados neutrales pueden continuar su comercio ya sea entre sí ó con los Estados beligerantes.

Pueden hacerlo trasportando sus mercancías en sus propios buques ó en los de los beligerantes. De modo que se pueden suponer las cuatro hipótesis siguientes:

1º Buque enemigo, mercancía enemiga;
2º Buque neutral, mercancía neutral;
3º Buque enemigo, mercancía neutral;
4º Buque neutral, mercancía enemiga.

Las dos primeras hipótesis no presentan dificultad alguna. En la primera, tanto el buque enemigo como la mercancía enemiga que transporta, están sometidos al derecho de presa, conforme á las costumbres de la guerra marítima.

A la inversa en la segunda hipótesis, el buque neutral debe ser respetado así como también debe serlo la mercancía neutral que lleva.

Mercancía neutral en buque enemigo y mercancía enemiga en buque neutral.—¿Qué decidir respecto al buque enemigo cargado con mercancías neutrales, ó respecto al buque neutral cargado con mercancías enemigas?

Estas dos hipótesis no han tenido una solución definitiva, sino hasta el tratado de París de 1856: hasta entonces la costumbre había sido varia.

Vamos á estudiar: 1º Los principios formulados por el Consulado del Mar. 2º La doctrina francesa. 3º La declaración de París y 4º Lo que debe decidirse tratándose de dos Estados, de los que uno no sea signatario de la declaración de París y otro sí lo sea.

Primero.—Principios formulados en el Consulado del Mar.

(Nota.—El Consulado del Mar es una colección

de usos marítimos observados en el Mediterráneo. Se publicó durante los años de 1343 y 1435 en Barcelona, en lengua catalana).

Según el Consulado, la suerte del Buque no debe influir en nada en la suerte de la mercancía. De aquí resultan las dos consecuencias siguientes:

1º Mercancía enemiga en buque neutral esta sujeta á confiscación;

2º Mercancía neutral en buque enemigo debe ser respetada.

Este sistema practicado por Inglaterra daba lugar á muchos inconvenientes.

Desde luego causaba grandes perjuicios á los neutrales, puesto que permitía embargar las mercancías llevadas en buques neutrales. Daba lugar á dificultades bajo el punto de vista del pago del flete de esas mercancías. El flete debía ciertamente pagarse. ¿Pero cómo podía determinarse su importe? ¿Por quién debía ser pagado? Había además dificultades de no menos importancia en determinar el carácter enemigo ó neutral de la mercancía.

Doctrina francesa.—Francia.—De mucho tiempo atrás admitía otras reglas diferentes. El carácter del buque influía en la carga según sus reglas; la suerte del uno estaba ligada á la del otro.

En consecuencia:

1º Mercancía enemiga en buque neutral debía ser respetada: buque libre, mercancía libre. — Es lo que se ha expresado en esta fórmula: «El pabellón cubre la mercancía.»

2º La mercancía neutral en buque enemigo pue-

de ser embargada: «Buque enemigo, mercancía enemiga.»

3º *Declaración de París de 15 de Abril de 1856.*— En la guerra de Crimea, Francia é Inglaterra, aliadas contra Rusia, hubieron de ponerse de acuerdo sobre la línea de conducta que debían seguir respecto del comercio de los neutrales en el mar. El arreglo redundó en beneficio de los neutrales: se tomó la teoría de cada Estado, en lo que les era más favorable. Francia adoptó la regla inglesa: de «que la mercancía neutral en buque enemigo es inviolable;» Inglaterra la regla francesa de que «el pabellón cubre la mercancía.» Después de la guerra, estas dos reglas fueron solemnemente proclamadas y reconocidas en la declaración de París de 15 de Abril de 1856, en los términos siguientes:

1º La propiedad enemiga, embarcada bajo pabellón neutral debe ser respetada, salvo la sola excepción de los artículos de contrabando de guerra.

2º La mercancía neutral no está sujeta á captura ni aun bajo pabellón enemigo.

3º *Deben aplicarse las reglas de la declaración de París, á los Estados signatarios de esta declaración?* Hé aquí las dos hipótesis en que puede presentarse la cuestión.

Supóngase un Estado signatario de la declaración, Francia, por ejemplo, en guerra con un Estado no signatario, China.

Un buque de guerra francés encuentra en el mar á un buque neutral, cargado de mercancías pertenecientes á China. Si el Estado neutral á que pertenece el buque es signatario de la declaración, podrá invo-

car el principio: «el pabellón cubre la mercancía,» para impedir el embargo.

Pero supongamos, á la inversa, que el enemigo cuya mercancía es transportada así en un buque neutral sea uno de los signatarios de la declaración; mientras que el Estado neutral á que pertenezca el buque no sea signatario de esta declaración. Habría, según parece, derecho de confiscar la mercancía Sin embargo, no sucede esto en la práctica: se aplica aun á los Estados no signatarios de la declaración de 1856, la regla de que «el pabellón cubre la mercancía.»

4° *¿Cómo se determina el carácter enemigo del buque y de las mercancías?*—La cuestión de saber cómo se determina el carácter enemigo del buque y de su cargamento, es de las más delicadas y está muy lejos de existir un acuerdo sobre este punto, entre los diferentes Estados marítimos. En Francia se decide esto ateniéndose á la nacionalidad del propietario, en Inglaterra y en América, á su domicilio.

Vamos á ocuparnos sucesivamente del buque y de la carga.

Buque.—La jurisprudencia francesa determina el carácter enemigo ó neutral del buque, según el pabellón que lleva legítimamente, y según la nacionalidad de su propietario.

Es enemigo el buque que tiene el pabellón enemigo y pertenece á jurisdicción del Estado enemigo.

La jurisprudencia inglesa y americana se atienen al domicilio del propietario del buque y al pabellón enarbolado legítimamente por el navío. Pero combina estas dos ideas de modo que resultan favorecidos considerablemente, los intereses del Estado captor.

Así, el buque que lleva válidamente el pabellón de un beligerante, es considerado como enemigo, aun cuando pertenezca á individuos domiciliados en territorio de un Estado neutral. Por otra parte, aunque el buque lleve el pabellón de un Estado neutral es buena presa, si pertenece á personas que tienen su domicilio en territorio enemigo.

Cargamento.—En Francia se hace depender el carácter del cargamento de la nacionalidad de su propietario. Si el propietario es súbdito de un Estado neutral, la mercancía es neutral, si es súbdito de uno de los beligerantes, la mercancía es enemiga. Al consignatario se le considera como propietario de la mercancía. Pero se admite la validez de una cláusula en virtud de la cual el remitente siga siendo propietario, hasta la llegada de la mercancía á su destino.

En Inglaterra se consideran como enemigos:

1º Las mercancías pertenecientes á una persona domiciliada en territorio enemigo. Al consignatario se le tiene como propietario, no obstante cualquiera cláusula en contrario.

2º Los productos del suelo enemigo, siempre que pertenezcan al propietario del suelo, cualesquiera que sean su domicilio y su nacionalidad.

CAPITULO III.

De las restricciones impuestas al comercio de los neutrales en el mar.

Dos restricciones se imponen á la libertad del comercio de los Estados neutrales en el mar: