

Napoleón III, que, por el Decreto de 29 de Marzo de 1865, dispuso que los buques mejicanos capturados antes de la conclusión de la paz entre Francia y Méjico, que aun no hubiesen sido declarados buena presa, serían inmediatamente devueltos á sus propietarios. Cualquiera que sea el modo como un Estado proclame por un acto unilateral las reglas de derecho relativas á la propiedad privada marítima, ora lo haga por medio de leyes, por decretos ó por actos unilaterales de cualquier clase, las reglas por él proclamadas deben considerarse como de derecho positivo internacional, y por tanto, obligatorias para dicho Estado.

1.534. En la legislación italiana se halla sancionado el principio de la inviolabilidad de la propiedad marítima del enemigo, y subordinado á la condición de reciprocidad. El art. 211 del Código de la marina mercante dispone lo siguiente: «La captura y detención de los buques mercantes de la nación enemiga por los buques de guerra del Estado quedarán abolidas por vía de reciprocidad respecto de aquellas naciones que adopten igual resolución respecto de nuestra marina mercante. El tratamiento de reciprocidad deberá resultar de leyes locales, de convenios diplomáticos ó de declaraciones hechas por el enemigo antes de la ruptura de las hostilidades.»

De este modo ha proclamado el legislador italiano, como regla de derecho positivo internacional, el principio de inviolabilidad privada, y sólo por una prudente reserva ha subordinado la aplicación de la regla á la condición de reciprocidad, reserva que no puede justificarse con arreglo á los estrictos principios del derecho, como ya hemos notado anteriormente, pero que puede excusarse como medida política para proteger los intereses nacionales y obligar á los demás Estados á adoptar este mismo trato respecto de los buques mercantes italianos.

1.535. En virtud del principio sancionado por nuestro legislador es evidente que Italia no podrá derogar la regla proclamada, cuando un Estado con quien se halle en lucha haya declarado que no secuestrará ni capturará los buques italianos. Así se verificó durante la guerra con Austria (1).

(1) En la guerra entre Austria y Rusia, en 1866, publicó Austria la orden siguiente: «Los buques y su cargamento no pueden ser capturados en el mar por los barcos de guerra austriacos, ni ser declarados buena presa por nuestros Tribunales correspondientes, por el mero hecho de pertenecer á un país con el que Austria se halle en guerra, á condición de que la potencia enemiga observe una estricta reciprocidad.»

Debemos observar además que el principio de la inviolabilidad de la propiedad privada está sancionado por nuestro legislador como máxima de derecho en sus relaciones y en sus aplicaciones á las cuestiones interiores. En efecto, el art. 219 dispone lo siguiente: «Si el buque mercante, nacional ó aliado, apresado por el enemigo, hubiere sido recobrado por un barco de guerra, deberá ser devuelto al propietario sin retribución alguna»; por consiguiente, si Italia se empeñase en una guerra, y la parte contraria no quisiera renunciar al derecho de captura, obligando así el Gobierno italiano á ejercitar el mismo derecho y á declarar buena presa las naves capturadas, no aplicaría la regla á los buques mercantes nacionales ó aliados, y los consideraría siempre como pertenecientes á su propietario á pesar de haber sido aquéllos apresados por el enemigo. De modo que, si dichos buques hubieran sido trasladados á los puertos enemigos y hubiesen estado allí más de veinticuatro horas, al ser luego recobrados por uno de nuestros barcos de guerra, deberían restituirse al propietario sin retribución alguna.

El principio de la inviolabilidad lo hallamos también consagrado en el art. 343, en el que se fija como regla que «los buques mercantes de la nación enemiga, que se hallasen en los puertos ó litorales del Estado en el momento de la declaración de guerra, quedarán en libertad de salir cuando les convenga, salvo el caso en que por circunstancias especiales crea el Gobierno que debe fijar un limite para la salida. Con este objeto se proveerá á dichos buques, al tiempo de su partida, de un salvo-conducto para poder llegar libremente á su patria.» Es verdad que también esta disposición se halla subordinada á la condición de reciprocidad.

También respecto de las tripulaciones de los buques mercantes secuestrados, apresados ó confiscados, establece nuestro legislador como regla general, en el art. 245, que deberán dejarse en libertad en todos los casos.

A consecuencia de esta orden, hallándonos nosotros en guerra con Austria, como aliados de Prusia, el Ministro de Marina notificó oficialmente la Orden fecha 20 de Junio de 1866, en la que, entre otras cosas, se disponía que, «habiendo sancionado por su parte el Gobierno austriaco por el Decreto de 13 de Mayo la prohibición de todo secuestro y captura por parte de los buques de guerra, de las naves mercantes enemigas, en virtud del art. 211 de la ley sobre la marina mercante, se aplicaría la misma medida durante la presente guerra entre Italia y Austria, á excepción de las naves cargadas de contrabando de guerra ó que intentasen violar el bloqueo.»

Solo por vía de represalias podrán ser retenidos los individuos de nación enemiga cuando ésta haya hecho prisioneros á los marineros ó tripulación de los buques mercantes nacionales ó de una potencia aliada.

1.536. No hemos de ocultar que el haber subordinado nuestro legislador á la condición de reciprocidad los principios liberales por él proclamados, desvirtúan notablemente la importancia de la reforma eminentemente liberal sancionada en nuestro Código. Hubiera sido mejor y más conforme á la recta razón y la justicia, que el legislador italiano hubiese establecido en las relaciones de derecho internacional público el mismo principio que ha sancionado nuestro Código civil, concediendo á los extranjeros el pleno goce de los derechos civiles independientemente de la reciprocidad.

A este propósito recordamos y nos ratificamos en lo que hemos dicho anteriormente (1), esto es, que no podemos justificar en modo alguno la represalia jurídica, que no es más que una venganza. Siempre será, sin embargo, un precedente honroso que, en la proclamación de los principios liberales para el derecho marítimo internacional, haya precedido Italia á los demás Estados, dejándoles abierto el camino para aceptar como derecho común los principios de libertad y de justicia sancionados por nuestros legisladores. A los demás países corresponde ahora seguir el ejemplo de los Estados Unidos de América que, en el tratado de comercio estipulado en 26 de Febrero de 1871, han consagrado, en su art. 12, el principio del respeto á la propiedad privada (2).

1.537. Pasémos ahora á examinar cómo deben aplicarse las reglas del derecho positivo entre los beligerantes que no las hubiesen derogado. Notemos ante todo, que, según los principios del derecho internacional consuetudinario, se consideran generalmente como no sometidos á la confiscación los barcos dedicados á la pesca, los destinados á una misión científica, los que á consecuen-

(1) Véase el § 1.386.

(2) He aquí el texto del art. citado: «Las Altas Partes contratantes convienen en que, si por desgracia surgiere una guerra entre ellas, estará exenta de captura y confiscación por parte de los buques de guerra ó de las fuerzas militares de ambas partes, la propiedad privada de los respectivos súbditos, lo mismo en alta mar que en cualquiera otro punto, á excepción del contrabando de guerra; teniendo en cuenta que esta exención no se extenderá á los buques y cargamentos que intentasen entrar en un puerto bloqueado por las fuerzas navales de cualquiera de las partes.»

cia de un naufragio ú otro siniestro marítimo se hubiesen visto obligados á arribar á las costas del beligerante, los barcos hospitales, los buques que conduzcan despachos de parte del almirante y de la escuadra y que enarbolan la bandera de parlamento, y los vapores correos.

1.538. Los barcos de pesca han sido generalmente declarados exentos de la confiscación por el fin eminentemente pacífico de su industria, y por los principios de equidad y de humanidad. Esta exención se extiende á los barcos, á los arreos ó instrumentos de pesca y á lo pescado. Este uso verdaderamente humanitario se remonta á los tiempos más antiguos; y aunque la inmunidad de la pesca en las costas no haya sido consagrada en los tratados, se considera hoy como un principio fijo—proclamando todos los publicistas como regla positiva del derecho internacional la inviolabilidad de los barcos destinados á la pesca—y ha sido generalmente respetada por los Estados (1).

Establecemos, pues, como reglas:

a) Los barcos pertenecientes á los ciudadanos de un Estado enemigo y destinados á la pesca en las costas, no estarán sujetos á la captura;

Sin embargo, si dichos buques se empleasen en cualquier operación militar, perderán todo derecho de exención;

b) También podrán quedar sujetos á captura los barcos destinados á la pesca en el Océano, tales como los que se dedican á la pesca de la ballena, de las focas, etc. (2).

1.539. Acerca de la inmunidad de los buques salvados del naufragio ó que llegan á las costas enemigas por arribada forzosa, se han sostenido vivos debates entre los publicistas. Todos están de acuerdo en reconocer, que según los sentimientos equitativos y

(1) Respecto de Francia, se sancionó la inmunidad por los Reales edictos de 1543 y 1584 y por el art. 80 de la jurisdicción sobre la marina. Inglaterra ni siquiera ha sido generosa con los pescadores. En las guerras de la Revolución francesa llevó aquella nación su rigor hasta confiscar los barquichuelos de pesca franceses y holandeses, y trató como prisioneros de guerra á los tripulantes. En 1799, revocando una ordenanza del año anterior, declaró que por mera tolerancia reconocía la libertad de la pesca. En su última guerra de 1854, en la que se alió con Francia y con Italia, destruyeron los cruceros ingleses en el mar de Azof los instrumentos de pesca y hasta las cabañas de los pescadores construídas en la costa.

(2) La pesca á lo largo de las costas tiene poca importancia en cuanto á la riqueza nacional que puede producir; pero la pesca mayor (si se permite la palabra) es una verdadera operación comercial y de industria, y es natural que esté sujeta á los mismos principios que regulan el comercio enemigo.

humanitarios, no deben capturarse las cosas del enemigo salvadas del naufragio; pero no lo están en negar al beligerante el derecho de apresarlas. Siguiendo á Bynkershoek, dice Ortolán «que hay actos que la justicia permite y que la magnanimidad prohíbe». Sin discutir respecto de este punto, nos asociamos á la opinión de Calvo, Bluncktsli, Gesner y otros que establecen como regla que no puede ejercerse el derecho de presa sobre los buques náufragos ni sobre su cargamento. Es verdaderamente contrario á los principios de la justicia el aprovecharse de una desgracia para someter á las leyes de la guerra á los que escapan al rigor de los elementos.

1.540. Respétase más generalmente la inmunidad de los buques empleados en viajes de exploración, de descubrimientos ó misiones científicas, ora sean buques mercantes, ora buques de guerra. Entiéndase, sin embargo, que para disfrutar dichos buques de este privilegio deben abstenerse rigurosamente de todo acto de hostilidad, sosteniendo nosotros con Calvo y otros publicistas que el Gobierno, bajo cuyos auspicios realiza la nave su misión científica, debe estar obligado á notificar previamente al beligerante el carácter de dicha nave, su nombre, su fuerza, su armamento y el objeto de su viaje (1). Los buques empleados como hospitales deberán equipararse á los neutrales, al menos para aquellos Estados que estuvieron representados al discutirse y aprobarse el proyecto adicional á la Convención de Ginebra (2). Una dificultad podría surgir en este punto si se tratase de un buque de comercio enemigo que, además de transportar heridos llevase también mercancías que no fuesen contrabando, no respecto de la confiscación del cargamento á lo cual debería aplicarse el principio general, cuanto respecto de la confiscación del buque, para lo cual podría dudarse si se hallaba cubierto con la neutralidad convencional, como desti-

(1) CALVO, *Der. int.*, § 2.056; ORTOLÁN, *Reglas*, tomo II, lib. III, cap. II, pág. 51 á 56; VALIN, *Com.*, tomo II, pág. 690; HAUTEFEUILLE, *De los derechos*, Introd., tomo I, pág. 25, tit. III, sec. 3.ª, pág. 162, nota; MASSÉ, tomo I, § 338; PISTOYE y DUVERDY, *Trat.*, tit. VI, cap. I; tit. IX, cap. II, sec. 2.ª HALLECK, cap. XX, § 22 y sig.; CUSSY, *Fases*, lib. I, tit. III, párrafos 33, 34 y 36; lib. II, caps. XII y XX; EMERIGÓN, cap. XII, sec. 19.

(2) El proyecto adicional á la Convención de Ginebra de 22 de Agosto de 1864 fué votado en dicha ciudad el 21 de Octubre de 1868 por los comisionados de los Gobiernos de Austria, Baden, Baviera, Dinamarca, la Alemania del Norte, Inglaterra, Italia, Holanda, Suecia y Noruega, Suiza, Turquía y Wurtemberg. Este proyecto no ha recibido aun sanción diplomática, pero sus disposiciones tienen un gran valor y fueron observadas durante la guerra franco-prusiana.

nada á hospital ó sujeta á la captura como destinada á operaciones comerciales.

En nuestra opinión, aun admitiendo en la práctica el derecho de presa marítima, no puede negarse que aquél es siempre un derecho excepcional, y que, como tal, debe interpretarse para su aplicación con las restricciones más favorables á aquel contra quien se hace valer. Sostenemos, pues, que en el caso propuesto, no debería perder el buque el privilegio de su neutralidad convencional por estar destinado á hospital.

Los buques parlamentarios, designados con el nombre de *navires de cartel*, deben considerarse como inviolables por la sencilla consideración de que desempeñan por mar la misma misión que los parlamentarios por tierra. Deben, sin embargo, enarbolar la bandera correspondiente, abstenerse de todo acto de hostilidad, y obrar dentro de los límites exigidos para el cumplimiento de su misión; sin lo cual podrían perder, con razón, lo mismo que los parlamentarios, las prerogativas consagradas por el uso. También puede, respecto de éstas, tomar la autoridad del país ó del puerto á que han de aproximarse para desempeñar su misión, las precauciones exigidas por las necesidades ó las conveniencias militares, y hasta suspender, en ciertos casos excepcionales, la inmunidad de las mismas, cuando así lo aconsejen las circunstancias y las necesidades de la defensa.

1.541. Respecto de los vapores-correos, hallamos generalmente consagrado, durante la paz, el principio de asimilarlos á los buques de guerra, y se admite de ordinario que puedan gozar también de las franquicias é inmunidades de que en tiempo de paz disfrutaban éstos; pero no hallamos asegurada en el derecho la inviolabilidad de los vapores-correos cuando sobreviene la guerra. Boeck cita un convenio concluido entre Francia é Inglaterra, en 14 de Junio de 1833, para el servicio postal entre Douvre y Calais, que establecía como máxima la asimilación de los vapores-correos y los buques de guerra, y disponía: «Que no podían ser separados de su destino especial, esto es, de transportar cartas ó despachos de cualquier autoridad, ni estar sujetos á embargo ni secuestro.» En caso de guerra, disponía dicho convenio, (art. 13): «Los vapores-correos de los respectivos Gobiernos continuarán su navegación sin obstáculo ni molestia, hasta que uno de los dos Gobiernos notifique que cesan en su servicio, en cuyo caso les será permitido volver libremente y bajo protección especial, á sus respectivos puertos.»

En los convenios celebrados entre Italia y Francia en 3 de Marzo de 1869, se consagra como máxima la regla siguiente: «Cuando los buques empleados en el servicio postal sean de la propiedad del Estado ó buques fletados ó subvencionados por el Gobierno, serán considerados ó recibidos en los puertos de ambos países á donde aborden regular ó accidentalmente, lo mismo que los buques de guerra, y disfrutarán de los mismos honores y privilegios.

«Dichos buques estarán exentos, tanto á la entrada como á la salida de los mencionados puertos, de todos los derechos de tonelaje, de navegación y de puerto, á no ser que carguen ó descarguen mercancías, en cuyo caso pagarán los mismos derechos y por los mismos conceptos que los buques nacionales. No podrán, bajo ningún título ni pretexto, ser desviados de su viaje ni quedar sujetos á secuestro, embargo ni arresto alguno.»

Con estos precedentes no podrá, sin embargo, resolverse la cuestión de si el beligerante puede ó no confiscar los vapores-correos pertenecientes al Estado enemigo ó fletados ó subvencionados por el Gobierno de éste para el servicio de la correspondencia. La de que los convenios hayan asimilado los vapores-correos á los buques de guerra, respecto de los privilegios reservados á éstos durante la paz, no es una razón para considerarlos al abrigo de la captura durante la guerra. Así, pues, considerando que la tendencia actual se dirige á limitar el derecho de captura solamente respecto de los buques mercantes, dejando al beligerante la plena facultad de capturar los buques del Estado, debería concluirse que los vapores-correos debían quedar sujetos á la captura, puesto que se les considera como asimilados á las naves de guerra. Conviene, pues, reconocer que es necesario un convenio internacional que consagre el principio de la neutralización de los barcos destinados al servicio ordinario de la correspondencia, siempre que continúen desempeñando sus funciones inofensivas y no se haya dado una orden formal para que por las exigencias de la guerra se interrumpa el servicio de la correspondencia.

La nacionalidad del buque no debe ser, á juicio nuestro, suficiente para atribuirle un carácter hostil, puesto que debe tenerse en cuenta la naturaleza del servicio y la misión especial de los buques postales para colocarlos fuera de las leyes de la guerra, asimilándolos á los neutrales.

1.542. El buque consagrado al servicio postal, es como el instrumento de los lazos cosmopolitas entre un país y todos los

demás pueblos de la tierra; su misión ordinaria es una misión pacífica que se refiere, principalmente, á la vida moral é intelectual de los particulares, de los ciudadanos pacíficos que deben permanecer extraños á la guerra.

Proponemos, pues, las siguientes reglas generales:

a) Los buques empleados en el servicio postal, ya sean propiedad del Estado ó fletados por su cuenta, deben gozar de la misma protección que los buques neutrales, en lo que se refiere al cumplimiento ordinario é inofensivo de sus funciones pacíficas;

b) El beligerante podrá aplicar á los mismos las leyes de la guerra como á los buques neutrales;

c) Cuando por las necesidades de la guerra quisiese el beligerante interrumpir las comunicaciones ordinarias entre dos países pertenecientes al enemigo, deberá declararlo previamente y podrá capturar después el barco que á sabiendas continúe haciendo el servicio regular de correos, á pesar de la prohibición impuesta.

Para hacer obligatorias estas reglas sería muy útil que mediante un tratado se acordase lo más ampliamente posible la franquicia ó neutralidad de los vapores-correos. Mientras falte este tratado, reclaman imperiosamente los intereses públicos de los Estados amigos y neutrales que no se suspenda la correspondencia entre los países que están en paz y los que se hallan en guerra, bajo el pretexto de que se hace el servicio en un buque del Estado, debiendo considerarse dicha nave como destinada á servir y satisfacer las necesidades de la vida moral é intelectual, que se hallan fuera de las leyes de la guerra.

Sólo en un caso admitimos la posibilidad de derogar estos principios, á saber, cuando por las exigencias de la guerra fuese necesario interrumpir la correspondencia entre dos países pertenecientes al enemigo.

Es claro que el beligerante puede tener un gran interés en interrumpir las comunicaciones entre las diversas partes del territorio enemigo, y puede con razón impedir que se mantengan estas comunicaciones mediante vapores-correos. No debería, pues, negarse al mismo el derecho de capturar el buque enemigo destinado al servicio de la correspondencia si hubiese contravenido á la prohibición.

En cuanto al servicio hecho por vapores-correos del enemigo entre un puerto perteneciente á éste y un puerto neutral, deberá prevalecer la regla de que tales barcos están exentos de la captura mientras no falten á los deberes de los neutrales, y el servicio que

presten sea inofensivo y ajeno á los fines de la guerra. Deberán, pues, colocarse dichos buques en la misma condición que los neutrales destinados al servicio de la correspondencia, de que más adelante nos ocuparemos.

1.543. Los demás barcos no comprendidos en las categorías antes mencionadas están sujetos á captura según el derecho vigente, siempre que pertenezcan á ciudadanos del Estado enemigo, como son también capturables los bienes que en ellos se encuentren cuando pertenezcan á los mismos. Surge de aquí la cuestión, que es decisiva en esta materia, acerca de cómo debe determinarse en los casos indicados la nacionalidad de la nave y la de la persona designada como propietario de aquélla ó del cargamento hallado á bordo.

1.544. Respecto á la nacionalidad de los buques, debe considerarse como regla, que conviene determinarla por el acta de nacionalidad y por el pabellón que legítimamente cubre el buque. Cada Estado puede establecer las condiciones legales bajo las cuales deben adquirir los buques mercantes la nacionalidad y el derecho legítimo de enarbolar su bandera. Ahora bien: por el principio general de que la nave está sujeta siempre á las leyes del país á que pertenece, debe sostenerse que, con arreglo á la ley del país mismo, es como ha de decidirse si reúne ó no las condiciones legales requeridas para atribuirle verdadero carácter nacional. La cuestión de la prueba de la nacionalidad, esto es, si deben ó no admitirse otros documentos que los existentes á bordo en el momento en que se verificó el secuestro, la de la autenticidad de los mismos, la admisibilidad de las pruebas secundarias, etc., etc., pertenece más bien al orden del juicio para declarar buena la presa, y no es este el lugar oportuno para ocuparse de ello. Aquí sólo podemos establecer como regla general, que la nave que reclame el carácter nacional está obligada á probarlo. Los actos propios para ello son: la presentación del acta de nacionalidad, del pasaporte marítimo, de la lista de la tripulación, del acta de propiedad del buque, de la patente de sanidad, de los certificados de origen, del visto bueno de los cónsules, de las declaraciones de aduana, del contrato de seguro, y alguno que otro documento. El barco que con los documentos existentes á bordo pruebe que no pertenece por su nacionalidad al Estado enemigo, no puede ser legítimamente secuestrado.

1.545. En la aplicación de estos principios puede surgir una grave dificultad acerca de la nacionalidad del buque, en el caso de

que éste haya pertenecido anteriormente á un ciudadano de la parte enemiga y lo hubiese vendido á un neutral después de la declaración de guerra. La traslación de dominio hecha mediante un contrato de venta, ¿sería eficaz para cambiar la condición jurídica de la nave en lo que se refiere al ejercicio de la presa marítima?

La jurisprudencia no ha resuelto de un modo uniforme la cuestión propuesta.

En Francia, para prevenir el fraude y por la dificultad de averiguar cuándo ha habido buena fe, se ha considerado el contrato de venta ineficaz para cambiar dicha condición jurídica respecto del beligerante, que, ejerciendo los derechos de guerra, hubiese capturado el buque, por lo cual se han declarado buena presa los barcos capturados á los ciudadanos de la nación contraria, á pesar de que los hubiesen vendido á los neutrales después de la declaración de guerra. En Inglaterra se ha admitido una distinción racional entre la venta hecha de buena fe y la llevada á cabo con el fin de poner el buque á salvo de la captura. Para decidir, pues, si la nave puede ó no ser objeto de presa, ha examinado siempre cuidadosamente el Tribunal del Almirantazgo la naturaleza del contrato de venta y la sinceridad de la enajenación, deduciéndola de las circunstancias y de los documentos. Dicho Tribunal ha decidido que, cuando el vendedor haya enajenado en absoluto el buque, sin reservarse ninguna clase de derecho ni intervención alguna, cuando no hubiese ninguna ingerencia en el tráfico ni en la navegación, de manera que no quepa duda acerca de que la transmisión de dicha propiedad ha sido completa y hecha de buena fe, resultando todo esto del contrato de venta en forma auténtica existente á bordo en el momento de verificarse el secuestro, dicho buque debe considerarse de la propiedad del neutral á quien se hubiese vendido. Por el contrario, si de las circunstancias resultase que la venta se había llevado á cabo con el fin de sustraer el buque al peligro de la captura—lo cual deberá suponerse en el caso de que el antiguo propietario se hubiese reservado cualquier derecho, y sobre todo, si el vendedor continuase empleando dicho buque en su propio comercio ó estuviese interesado en la especulación—ó si de las circunstancias pudiera deducirse de algún modo la simulación ó la mala fe, debe considerarse ineficaz la transferencia de dominio de la nave para los efectos de la captura.

En la guerra de 1854 hizo una aplicación de estos principios á propósito de un barco ruso, el *Orio*, vendido á un toscano por los armadores rusos establecidos en Odessa. Capturada esta nave al sa-

lir del puerto de Liorna por un buque de guerra francés, fué transportada á Tolón y declarada buena presa, porque se probó que el contrato de venta hecho antes de comenzar las hostilidades era simulado, por lo menos en cuanto á la fecha. El Tribunal del Almirantazgo inglés aplicó sus principios durante esta misma guerra al secuestro de la nave *Christina*, capturada en Liverpool, declarándola buena presa porque consideró simulada la venta (1).

1.546. A juicio nuestro, en todas las cuestiones concernientes al derecho de presa marítima y relativas á la nacionalidad del buque, debe considerarse como documento decisivo el acta de nacionalidad.

Proponemos, pues, las siguientes reglas:

a) Para determinar la nacionalidad del buque debe considerarse como prueba decisiva el acta de nacionalidad, presentada en forma auténtica, debidamente legalizada y visada por la autoridad competente del Estado á que el buque pertenece. Dicha acta es suficiente para establecer *prima facie* la nacionalidad, y hará prueba plena, á no ser que se pruebe su falsedad, usurpación ó uso arbitrario;

b) Ningún buque puede pedir que se le considere como perteneciente á un Estado ni invocar la aplicación del derecho internacional, según el cual debe determinarse su condición jurídica, si no tiene derecho á enarbolar la bandera de aquel Estado ni ha obtenido el acta de nacionalidad del mismo;

c) Todo buque está obligado á navegar bajo la bandera del Estado á que pertenece en virtud de su nacionalidad;

d) Todo buque podrá cambiar su carácter nacional; pero no puede tener más que una nacionalidad, y debe presumirse que ha conservado la primitiva mientras no haya adquirido legalmente otra ó haya sido privado de ella por disposición de la ley misma que le atribuyó el carácter nacional ó por la aplicación de las reglas del Derecho internacional;

e) Deben aplicarse á la nave, que tenga una nacionalidad propia y determinada, las leyes del Estado que la cubre con su bandera, en todas las cuestiones relativas á su condición jurídica, y principalmente á la adquisición de una nueva nacionalidad y á las formalidades necesarias para variar ó perder el carácter nacional primitivo;

(1) Véase CALVO, *Der. int.*, § 2.012.

f) La transferencia de la propiedad del buque es ineficaz por sí misma y no produce ningún efecto para las relaciones internacionales, si dicha transferencia no ha sido suficiente para cambiar el carácter nacional, ó si no tiene los requisitos exigidos para que el buque obtenga el acta de nacionalidad.

1.547. Aplicando estas reglas, resultaría, á juicio nuestro, que el contrato de venta y transferencia de la propiedad del buque no pueden ser por sí mismos eficaces para modificar los derechos del beligerante, si se considera que el derecho de presa marítima debe ejercerse según las reglas aceptadas en la práctica. Si todo depende del carácter nacional del buque, es necesario fijarse en éste para decidir si el beligerante tiene ó no derecho para secuestrarlo, considerándolo como enemigo. Puede suceder, en efecto, que, según la ley del Estado, la venta llevada á cabo después de la declaración de guerra sea por sí misma ineficaz para la adquisición de la nacionalidad. Esto sucede, por ejemplo, según nuestras leyes. El art. 12 de nuestro Código de la marina mercante dispone lo siguiente: «Ningún buque procedente de una venta hecha por un súbdito de una nación que se halle en guerra con una potencia con la que está en paz el Gobierno del rey, podrá obtener la nacionalidad italiana. Podrá, sin embargo, el ministro de Marina conceder la nacionalización cuando le conste la verdad de la venta.»

De esta disposición resulta evidentemente que, si Italia hubiese declarado la neutralidad, la venta llevada á cabo por un ciudadano de un Estado beligerante á un italiano después de la declaración de guerra, no puede ser eficaz por sí misma para cambiar la primitiva nacionalidad de un buque, ni para que adquiera la italiana, quedando de este modo neutralizado. Hasta que el buque extranjero pueda probar que ha adquirido la nacionalidad italiana, deberá considerársele como de nacionalidad enemiga, si tal era la suya primitiva; y es natural que el derecho de presa se rija por los principios del derecho común aplicable á los buques enemigos.

En el orden de ideas propuestas por nosotros, serian inútiles las cuestiones relativas á la validez de la venta. El Consejo de Estado francés ha decidido que la venta de un barco que sea propiedad del enemigo, verificada por el capitán como mandatario del propietario á los súbditos de una potencia neutral, no puede considerarse suficiente para tener por neutral dicho buque, á pesar de que la venta sea auténtica y anterior á un rompimiento de las hostilidades, porque en los documentos existentes á bordo no cons-