

## CAPÍTULO VII

### Del derecho de visita.

**1.748.** Idea y fundamento del derecho de visita.—**1.749.** En qué consiste.—**1.750.** Dónde puede verificarse la visita.—**1.751.** Reglas según las cuales debe procederse.—**1.752.** Personas que pueden verificar la visita.—**1.753.** Buques exentos de la visita.—**1.754.** Modo de efectuarla.—**1.755.** Indagaciones y pesquisas.—**1.756.** Cañonazo.—**1.757.** Cuestión sobre los convoyes marítimos.—**1.758.** Disposiciones del reglamento italiano.—**1.759.** Principios relativos á la visita de los buques en convoy.

**1.748.** El derecho de visita correspondiente á los beligerantes es uno de los medios indispensables admitido en la práctica por los usos internacionales para mantener el comercio de los neutrales dentro de los límites establecidos por el derecho internacional. En efecto, las restricciones de que hasta ahora nos hemos ocupado serían ilusorias si el beligerante no tuviese modo de asegurarse de que los neutrales no abusaban de su libertad comercial, ni cometían actos de hostilidad (1).

(1) El derecho de visita es de origen antiguo, y las reglas para ejercitarlo se hallan en el *Consulado del mar* y en los más antiguos reglamentos marítimos de Francia y de Inglaterra. También se encuentran algunas disposiciones en los tratados estipulados en los siglos xv y xvi; pero las reglas más precisas y mejor determinadas se establecieron en los tratados de los siglos xvii y xviii. Uno de los actos internacionales más importantes en que se especifican las reglas relativas á la visita, se hallan en el tratado de los Pirineos, estipulado entre Francia y España el 7 de Noviembre de 1659. Véanse sobre este punto: CALVO, *Derecho internacional*, § 2.709 y siguientes.—HAUTEFEUILLE, *Historia del derecho marítimo*.—CAUCHY, *Derecho marítimo*.—GESSNER, *Los derechos de los neutrales*. Todos los escritores están de acuerdo en reconocer la necesidad de la visita, excepto unos pocos que la han combatido, entre los que se hallan BORNEMANN y MEXO POEHLS. Los publicistas modernos están de acuerdo en admitir este derecho, y acerca de los límites á que debe reducirse su ejercicio para evitar los abusos, véase CALVO, obra citada.—ORTOLÁN, *Diplomatie de la mer*, tomo II, libro III, cap. VII.—BLUNTSCHLI, *Derecho internacional*.—PERELS,

La visita es distinta de la pesquisa, y consiste en el examen de las cartas á bordo, para cerciorarse *prima facie* de la nacionalidad del buque y de la naturaleza, origen y destino de su cargamento. Lo primero es necesario para establecer el carácter jurídico del buque, esto es, para ver si es enemigo ó neutral; lo segundo, una vez comprobada su neutralidad, es necesario para asegurarse que no falta á los deberes neutrales, traficando en contrabando de guerra, así como también para averiguar si hay á bordo objetos pertenecientes al Estado enemigo, que serían asimismo capturables, mientras se halle vigente el derecho moderno, que sólo declara cubierta por la bandera neutral la propiedad privada del enemigo. La visita puede ser útil, además, para saber si el buque se dirige á un puerto bloqueado, á fin de vigilarlo, por si á pesar del aviso rompiese el cordón de bloqueo.

Es indudable que el derecho de visita es una consecuencia necesaria de la guerra, que no puede justificarse con los principios generales del derecho, que excluyen todo acto jurisdiccional sobre los buques extranjeros en alta mar y deroga la libertad absoluta de los mismos, pero que debe, sin embargo, admitirse como uno de los males inevitables que se derivan del estado de guerra, como legitimado por las necesidades en que se hallan los beligerantes de defenderse contra todos los de la parte enemiga, y poderlos conocer, y de impedir los actos de hostilidad, aun cuando provengan de parte de los neutrales.

El derecho de visita es uno de los derechos excepcionales que se derivan del derecho natural de defensa, y debe admitirse como una necesidad de la guerra, que legitima ciertas restricciones del derecho en tiempo de paz. Toda la dificultad consiste en determinar jurídicamente cómo debe ejercitarse tal derecho, á fin de restringirlo á los límites de las exigencias de la guerra y sean lo menos dañosos y perjudiciales posible para los neutrales.

**1.749.** Establecemos, pues, como regla, que el derecho del beligerante es el de visitar y revisar las cartas de á bordo, y cuando no haya una razón fundada para sospechar del carácter de la nave y de la naturaleza y destino de su cargamento, debe dejársela, sin más, proseguir libremente su camino. Sólo cuando de las cartas de á bordo resultase algún motivo de sospecha grave y fundado, podrá el beligerante hacer sus pesquisas para comprobar la

*Manual de derecho marítimo*, § 53 y siguientes.—BULMERINCQ, *De las presas marítimas*.—BOECK, *De la propiedad privada enemiga*, § 708 y siguientes.

nacionalidad de la nave y asegurarse que no lleva al enemigo contrabando de guerra. Debe, pues, considerarse como regla:

a) Todo acto de pesquisa por parte de un beligerante que detenga en alta mar un buque neutral, debe considerarse como un atentado á la libertad y á la independencia del territorio neutral, si no hay motivos de sospecha grave y bien fundada que puedan legitimarla.

**1.250.** Siendo la visita un acto de guerra, claro es que el beligerante no puede ejercitar este derecho sino en su propio territorio, es decir, en sus puertos, en sus aguas territoriales, en las aguas territoriales del enemigo, en los ríos de éste, y finalmente, en alta mar.

A juicio nuestro, puede también ejercerse la visita en las aguas de un Estado aliado en la misma guerra, sin que para ello sea necesario el consentimiento expreso ó tácito del mismo, que, según otros escritores, es siempre indispensable, y entre ellos, lo creen así Heffter y Gessner. En nuestra opinión, el ser aliados en la misma lucha y el interés de defenderse contra el enemigo común, justifica naturalmente los actos de guerra en las respectivas aguas nacionales. Por consiguiente, á no ser que el aliado hubiese prohibido expresamente proceder á la visita en sus aguas jurisdiccionales, deberá considerarse ilícito sujetar á ella las naves encontradas en éstas. Está prohibido proceder á la visita en las aguas territoriales de un Estado neutral, no siendo lícito llevar á cabo acto alguno de hostilidad en su término jurisdiccional.

**1.251.** Las personas que pueden proceder á la visita son exclusivamente los comandantes de las fuerzas navales. Este derecho compete, pues, á los buques de guerra y aun á los corsarios debidamente autorizados, si el Estado no hubiese renunciado al corso.

Compréndese fácilmente, que siendo la visita un derecho de guerra, sólo puede ejercitarse durante ésta para todos sus efectos, respecto de los buques neutrales; puede, pues, comenzar después de la declaración de guerra en forma, y debe concluir en cuanto hayan cesado las hostilidades.

Podrá ejercerse igualmente durante el armisticio, porque, como ya hemos dicho, éste no suspende la guerra, sino únicamente las operaciones militares.

**1.252.** Por lo que se refiere á las formalidades con que debe procederse á la visita, no hallamos, en verdad, un reglamento internacional que haya fijado todos los detalles. Según los usos ob-

servados desde remotos tiempos, hay, sin embargo, tal uniformidad, que puede establecerse, respecto de este punto, una especie de derecho consuetudinario, que todos los Estados marítimos observan lealmente. Estos usos se refieren: al cañonazo para invitar al buque á detenerse; á la distancia á que puede aproximarse la nave que quiera proceder á la visita; al número de las personas que puede enviarse á bordo, y al examen de las cartas ó documentos. Creemos oportuno referir estas formalidades con arreglo á las instrucciones italianas dadas por el ministro de Marina el 20 de Junio de 1876, en las que se dispone lo siguiente:

«Si bien es verdad que el derecho de visita en tiempo de guerra puede ser ilimitado (salvo lo que se dice en el párrafo de la letra e), recomendamos, sin embargo, que se ejercite sólo en los lugares y en las circunstancias que den motivos fundados para creer que de este ejercicio puede resultar la confiscación del buque visitado.

»Se procederá, pues, del siguiente modo:

a) »Cuando hubiese que reconocer y visitar un buque mercante, se izará la bandera nacional, acompañándola con un cañonazo de pólvora sola, á cuya señal deberá responder el buque izando su propia bandera. Si no obedeciese, deberá procederse, en consecuencia, según los reglamentos de á bordo, hasta que lo verifique;

b) »Si el buque mercante se detuviese inmediatamente é izase su propia bandera, se aproximará la nave de guerra á la distancia que crea prudencial, según el estado de la mar y del tiempo, ó cualquier otra circunstancia que no sea posible prever. En esta contingencia, recomendamos el mayor cuidado, porque la moderación debe ir unida, en el acto de que se trata, al auxilio de que pudiera necesitar el buque, debiendo maniobrarse en la forma indicada en este mismo párrafo;

c) »Inmediatamente que el buque mercante se halle á la conveniente distancia, se enviará una lancha mandada por un oficial que, acompañado sólo de dos ó tres hombres, subirá á bordo y procederá á reconocer la nacionalidad y la clase del buque, y si se dedica ó no á un comercio ilícito, esto es, si lleva artículos comprendidos en el contrabando de guerra. Para esto exigirá el oficial que le presente el capitán la patente de nacionalidad, la lista de la tripulación, la patente de sanidad del punto de partida, y los documentos que justifiquen la clase de cargamento; y si del examen de éstos resultase que el buque no lleva contrabando de guerra por cuenta ó con destino al enemigo, se dará por terminada la

visita, y el barco quedará en libertad, haciendo la respectiva anotación en sus cartas de á bordo.

»Mas si estos documentos probasen la existencia de contrabando de guerra, será capturado el buque, se le recogerán sus cartas y documentos, y se procederá conforme á las disposiciones de los reglamentos de á bordo, advirtiéndole que tampoco en este caso deberá mandarse abrir las carlingas ni otros escondrijos, con el fin de reconocer si hay otras cartas ó mercancías sospechosas;

d) »Entiéndase, sin embargo, que lo indicado en los párrafos de este artículo no altera en nada las reglas prescritas, en caso de que se tratase de romper el bloqueo;

e) »Deberá tenerse presente, que si circunstancias fortuitas trastornasen la línea de bloqueo y llevasen los buques á las aguas territoriales de un país neutral, deberá cesar allí el derecho de visita, según se establece en el precedente art. 4.º.»

Las reglas contenidas en la ordenanza italiana resumen los principios del Derecho internacional en este punto. En efecto, para mantener el ejercicio del derecho de visita en sus justos límites, es necesario conciliar los intereses del beligerante con el respeto á los derechos generales de igualdad é independencia de jurisdicción que corresponden á los Estados soberanos. El fin de la visita debe determinar, en efecto, la extensión del derecho y el modo de ejercitarlo, por lo cual tiene aquélla doble objeto, á saber: 1.º, reconocer la nacionalidad del buque encontrado y su dirección; 2.º, en caso de que se dirija á un puerto enemigo de quien procede á la visita, asegurarse que no lleva contrabando de guerra.

**1.753.** Es claro que ninguna visita podrá ser legítima si no estuviere justificada por su fin; de donde resulta que, en los mares muy lejanos del teatro de la guerra, y en los cuales por la naturaleza misma de las cosas no debe surgir sospecha alguna de violación de la neutralidad, se hará uso indebido de las facultades propias, sujetando los buques á la visita. De las mismas premisas resulta igualmente que no deben someterse á ella los buques de guerra y demás que formen parte de la escuadra de un Estado neutral, por lo que, para reconocer su nacionalidad, debe considerarse suficiente la palabra de honor del comandante de dichos buques, sin tratar de investigar si á bordo existe contrabando, puesto que los buques de guerra tienen derecho á llevar todas las municiones que para su uso crean necesarias.

También deberán estar exentos de la visita los buques del

Estado neutral, mandados por un oficial de marina en activo servicio y dedicados exclusivamente al transporte de la correspondencia. Respecto de los que hagan un servicio mixto, esto es, de los que transporten correspondencia y mercancías, no parece que el hallarse á bordo un oficial de marina dé base suficiente para que la nave quede exenta de la visita, siendo así que dicho oficial no sería naturalmente el encargado del cargamento, y la visita podría ordenarse para conocer la naturaleza de éste.

**1.754.** Otra regla que también resulta de la naturaleza misma del derecho de visita, es la de usar en el procedimiento la posible moderación y omitir todas las formalidades inútiles y vejatorias, así como las que pudiesen poner en peligro la nave que se quiere someter á la visita. La moderación debe ser la regla general al proceder al examen de las cartas y demás documentos relativos á la expedición y al cargamento. El examen de los documentos deberá hacerse á bordo del buque visitado, y no obligar al capitán á llevarlos á bordo de la nave que quiere proceder á la visita.

El derecho de ésta en alta mar impone una restricción considerable al principio de que el mar es libre y que ningún soberano puede ejercer actos de jurisdicción sobre los buques que por aquél navegan. Si por las necesidades absolutas de la guerra ha de admitirse una derogación al derecho común, no debe, sin embargo, extenderse más allá de los límites necesarios este derecho especial atribuído al beligerante, ni conceder al mismo la facultad de ejercer actos de autoridad y de jurisdicción sobre los buques neutrales que encuentre, ordenando al patrón ó capitán llevar los documentos á bordo de la nave visitante, para examinarlos. Es más conforme á los buenos principios que el comandante envíe un oficial á bordo del buque neutral para examinar las cartas de á bordo. Esta debe ser en nuestra opinión la regla cuando no se haya convenido otra cosa por medio de un tratado, y está conforme con lo estipulado en el de los Pirineos, cuyo art. 17 dispone que «el examen de las cartas sólo debe tener lugar á bordo de la nave visitada; que estas cartas no pueden ser trasladadas, y que bajo ningún pretexto puede obligarse al capitán, á los oficiales ni á los tripulantes á trasladarse á bordo de la nave que quiera proceder á la visita.»

En el examen de las cartas y de su contenido convendrá prescindir en absoluto de todas las sutilezas y pequeñeces para negar la fe debida á las mismas, y prescindir de hacer un examen minu-

cioso para justificar deducciones irracionales, cuando no hubiese ninguna razón fundada para poner en duda el carácter inofensivo del buque, del cargamento y de su destino.

El oficial que procede á la visita no es un juez instructor, ni debe, por tanto, desmentir que, en todas las relaciones referentes al comercio, ha de presidir la buena fe como regla.

De aquí que, si el examen de las cartas presentadas no diese lugar á ninguna observación justa, resultase evidente de la correspondiente acta la nacionalidad del buque, y el diario de á bordo mostrase también el puerto de salida y aquel á donde se dirige, y todo lo demás estuviese en armonía con lo que puede deducirse de la lista de tripulación, de los pasaportes, de los documentos de aduana relativos al cargamento, del contrato de flete, de las facturas, etc., cualquier otra indagación deberá considerarse como vejatoria é inútil.

Habremos, por consiguiente, de establecer como regla, que cuando el examen de las cartas no dé lugar *prima facie* á ninguna observación fundada, y el oficial que procede á la visita pueda asegurarse de que los documentos presentados se refieren realmente al buque visitado, debe autorizarse á éste para continuar la navegación sin más molestias.

Cualquier acto de investigación ó pesquisa después de bien determinadas la nacionalidad del buque, la naturaleza del cargamento y su destino sin que haya lugar á ninguna sospecha racional, debe considerarse como vejatorio. Ya hemos dicho que compete al beligerante averiguar la nacionalidad del buque, examinando las cartas y documentos á bordo, pues el verdadero objeto del derecho de visita son dichos documentos, por los cuales debe conocerse si el buque es enemigo ó neutral, y si siendo lo último puede ó no ser tratado como enemigo. El beligerante no puede extender su derecho hasta pretender visitar la nave y el cargamento, puesto que sería un verdadero acto de jurisdicción ejercido en territorio neutral, y un atentado á la libertad de navegación en alta mar. El derecho de visitar al buque ó el cargamento, sólo puede nacer cuando existan serios y graves motivos para dudar de la veracidad de los documentos, ó en caso de faltar los relativos á la nacionalidad, al viaje ó al cargamento, ó de alteración manifiesta de las cartas de á bordo, de encontrar documentos duplicados, y, en general, cuando haya serios motivos para presumir que á bordo se encuentran objetos destinados á la guerra.

Será un motivo fundado para dudar de la buena fe de la nave

que ésta no obedezca, deteniéndose inmediatamente después de la invitación del crucero, y sobre todo si se opusiese á la visita.

**1.355.** Cuando llegue el caso de proceder á la investigación y á las pesquisas, deben llevarse á cabo con moderación. Según el reglamento italiano no es lícito obligar á abrir las carlingas ni registrar todos los rincones y secretos con el fin de averiguar si hay en ellos cartas ó mercancías sospechosas. La misma disposición hallamos en el reglamento dinamarqués de 16 de Febrero de 1864, el cual dice además que no debe examinarse arbitrariamente todo lo que se halle esparcido sobre cubierta; agregando también que, cuando haya sospechas de que el contrabando de guerra ó cartas se hallen escondidos en cualquier punto, debe el comandante mandar al patrón abrir los departamentos en que recaigan dichas sospechas.

No es posible establecer reglas precisas respecto de este punto, y sólo diremos que las investigaciones y requisas no hechas con lealtad, buena fe y moderación deben considerarse como un ejercicio arbitrario é indebido de sus atribuciones.

**1.356.** Para no poner en peligro la nave que se quiere visitar, debe antes el crucero advertirle que se pare. Este aviso ha de darse enarbolando la bandera nacional y disparando un cañonazo. Hecho esto debe pararse el crucero á cierta distancia, respecto de la cual no están conformes los tratados ni los reglamentos. En algunos de éstos se fija la distancia en el alcance de un cañón, en otros, menos, en algunos más, y en varios la mitad de esta distancia; pero en esto no parece oportuno establecer reglas precisas: las circunstancias en que se procede á la visita, el estado del mar y las condiciones del lugar pueden hacer necesaria mayor ó menor aproximación para que no peligren las personas que deben embarcarse en la lancha para proceder á la visita. Hoy sobre todo que el alcance de un cañón es de cerca de ocho millas, llegaría á hacerse ilusoria la visita de la nave si debiera detenerse á más de esa distancia. La mejor regla que puede establecerse en la práctica parece la estipulada entre los Estados Unidos y Chile en el tratado de 1832, esto es, la de detenerse á la mayor distancia que permita el objeto de la visita y el estado del mar.

Se reconoce generalmente que cuando un buque de guerra ha invitado á otro mercante, que encuentra en alta mar, á pararse para someterse á la visita, y no haya obedecido á la invitación, puede obligarle á ello empleando la fuerza. Acostúmbrase, sin

embargo, ordinariamente á disparar un cañonazo con pólvora sola, á fin de atemorizarle antes de disparar con bala.

**1.257.** Debemos examinar ahora si el privilegio de que gozan los buques de guerra de hallarse exentos de la visita, puede extenderse á los buques mercantes escoltados por uno de aquéllos, esto es, á los que se denominan comunmente convoyes de buques, ó convoyes marítimos. El uso de éstos es indudablemente antiquísimo, prevaleciendo en un principio la costumbre de escoltar los convoyes mercantes por buques de guerra para protegerlos contra los piratas y contra los peligros de la navegación. En el siglo XVII se introdujo esta costumbre para exceptuar á los buques mercantes de la obligación de someterse á la visita. Cristina de Suecia fué de las primeras en recurrir á este expediente; después intentó Holanda recabar este privilegio para los buques de su marina mercante; pero Inglaterra, celosa siempre de su dominación marítima, no quería admitir tal restricción al ejercicio de derecho de visita, y pretendía que los convoyes mercantes escoltados por buques de guerra debían estar sujetos á la visita como los demás buques destinados al comercio.

No es este el lugar oportuno para exponer las cuestiones que han surgido respecto de este punto (1). Una de las más importantes fué la suscitada entre Inglaterra y Dinamarca en el año 1800, cuando una escuadra inglesa capturó todo el convoy escoltado por un buque de guerra dinamarqués, el *Freja*, que se había opuesto á que se sujetasen á la visita los buques por él escoltados (2).

En el terreno de los principios, reconocemos fundadas las razones aducidas por el conde Bernstorff para rechazar las pretensiones del Gobierno inglés:

«La visita ejercida por los corsarios ó los buques de guerra de las potencias beligerantes respecto de los barcos neutrales que naveguen sin convoy, está fundada en el derecho de reconocer la

(1) Vivísimas fueron las discusiones sostenidas entre Holanda y Suecia en 1842, y en 1862 entre Holanda é Inglaterra. La primera neutralidad armada de 1780, no se ocupó de la cuestión de convoyes; pero la segunda neutralidad, en el tratado estipulado en 16 de Diciembre de 1800 consagró, entre otras, en su art. 3.º las siguientes reglas: «La declaración del oficial comandante de la nave ó naves de la marina real ó imperial que acompañen el convoy de uno ó más buques mercantes que no lleven á bordo ninguna mercancía de contrabando, debe bastar para evitar la visita á bordo de dicho buque y de los que vayan en convoy. Para más detalles, véase CALVO, *Droit int.*, § 2.742 y sig.

(2) Véase WHEATON, *Historia de los progresos del derecho de gentes*.

bandera y examinar las cartas. No se trata más que de comprobar su neutralidad y la legalidad de su expedición. Cuando las cartas de á bordo están en regla, no puede verificarse legalmente ninguna visita ulterior, y por consecuencia, la autoridad del Gobierno en cuyo nombre se han redactado y expedido estos documentos, es la que da á la potencia beligerante la seguridad exigida. Pero si el Gobierno neutral, mandando escoltar los buques mercantes de sus ciudadanos por un buque de guerra, da con esto á las potencias beligerantes una garantía más auténtica y aun más positiva que la que resulta de los documentos de que dicho buque va provisto, no caben decorosamente dudas ni sospechas, que serían tan injuriosas como injustas, por parte de los que las hubiesen concebido ó las manifestasen. Si se admitiese como principio que la escolta concedida por un soberano no garantiza los buques de sus propios súbditos ni los exceptúa de la visita de los barcos de guerra ó corsarios extranjeros, seguiríase de aquí que la más formidable escuadra no sería bastante á sustraer los buques confiados á su protección, de las pesquisas del corsario más insignificante» (1).

**1.258.** En el reglamento italiano de 1866 hallamos una disposición análoga relativa á los convoyes marítimos. «No deberán visitarse los barcos que se hallasen en un convoy escoltado por buques de guerra neutrales, limitándose á pedir al comandante de aquél una lista de los buques puestos bajo su dirección, con una declaración escrita de que á bordo de aquéllos no existe contrabando de guerra por cuenta ó con destino al enemigo. Si á pesar de esto pudiera suponerse que había sido sorprendida la buena fe de dicho comandante, se le comunicaran las sospechas al mismo, el cual girará solo la visita al buque sospechoso.» En el tratado entre los Estados Unidos é Italia se dispone lo siguiente en el art. 19: «Queda convenido que las disposiciones contenidas en el presente tratado, relativas á la visita y al examen de un buque, sólo serán aplicables á aquéllos que naveguen sin convoy, y en el caso contrario será suficiente la declaración verbal del comandante bajo su palabra de honor, de que las naves puestas bajo su dirección pertenecen á la nación cuya bandera enarbolan, y cuando vayan dirigidas á un puerto enemigo, con la de que no llevan contrabando de guerra.»

(1) Véase MARTENS, *Nuevas causas célebres del derecho de gentes*; tomo II, causa 5.ª.

**1.759.** En nuestra opinión, las reglas sancionadas por el Gobierno italiano son las más conformes con los principios de la razón y del derecho. El derecho de visita se funda, como ya hemos dicho, en el de defensa, y puede ejercitarse cuando interese averiguar la nacionalidad del buque y la naturaleza de su cargamento; pero cuando la neutralidad de los buques escoltados y la clase de su cargamento se hallan atestiguadas por el comandante del buque de guerra destinado á escoltarlas, no tiene razón de ser la visita.

Entiéndase bien, sin embargo, que es potestativo en cada Gobierno reglamentar la organización de los convoyes marítimos, é imponer á los comandantes de los buques de la escolta el deber de asegurarse el carácter inofensivo del cargamento y del destino de los buques que forman el convoy, y no aceptarlos sin haber examinado antes atentamente los documentos, y comprobado con un detenido examen de los mismos, que no hay á bordo contrabando de guerra. Para exceptuar de la visita los buques convoyados es condición indispensable un reglamento riguroso respecto de este servicio. Esta exención puede pedirse por la consideración debida al Estado neutral y á sus oficiales, á cuya declaración formal debe por regla general prestarse entero crédito.

Proponemos, pues, como regla que los convoyes deben estar exentos de la visita, con tal que los comandantes de los buques de guerra que los escolten hagan una formal declaración respecto de la nacionalidad del buque, de la naturaleza y destino de su cargamento y que esta declaración la hagan bajo palabra de honor cuando así se les exija.

La visita del convoy debe considerarse legítima: cuando el comandante del buque de guerra se niega á dar la declaración exigida, ó la da de un modo incompleto ó no satisfactoria; cuando las circunstancias sean tales que den motivos serios para sospechar que el jefe del convoy abusa de su posición, ó cuando haya razones fundadas para creer que pueda haberse sorprendido la buena fe del mismo; ó que, entre los barcos que van en el convoy, haya alguno que pueda ser presunto culpable de violación de la neutralidad. Cuando estas ú otras circunstancias hiciesen necesaria la visita, deberá procederse, respecto de dichos buques, como si no fuesen escoltados, llevándose aquélla á cabo con todo el rigor que se crea necesario dentro de los límites antes establecidos.

Sería una grave presunción contra un buque del convoy la circunstancia de que se hubiese unido á éste, sin que el comandante

se hubiese informado de ello, que se hallase allí por azar, ó que hubiese sustituido á otro que antes venía en el convoy y se había separado del mismo.

En caso que debiera procederse á la visita, debía confiarse ésta al mismo comandante de la escolta, y si se llevase á cabo por el mismo crucero, no podría negarse al comandante del convoy el derecho á enviar un oficial para asistir á la visita.

Esta es condición indispensable que debe preceder á la detención de la nave, y una vez hecha, incumbe al comandante del crucero anotar en los libros de á bordo. Ya hemos dicho que la resistencia á la visita puede autorizar el empleo de la fuerza; después diremos cuándo puede autorizarse el secuestro del buque.