

PARTE TERCERA

ESTADO DE NEUTRALIDAD

CAPITULO I

SU DEFINICION Y DESARROLLO HISTÓRICO

Definicion. § 608. Antiguamente no existia en derecho internacional nocion alguna de la neutralidad, por cuya razon no se encuentra en la lengua griega ni en la latina una palabra que la exprese directamente. Entónces los pueblos eran amigos ó enemigos, y no se admitia ni se concebía como pudiera gozar de la paz una nacion cuyos confinantes estuviesen en guerra.

Y bien se nota la falta indicada en los idiomas á que nos hemos referido, leyendo la obra de Grotius, quien denominó á los neutrales *medii* intitulando *de his qui in bello sunt medi*, al capítulo en que trata de sus derechos. Por mas que en él no se halle la precision deseada, es indudable que constituyó un adelanto notable, preparando el camino á Bynkershoek, que dijo: *Non hostes apello qui neutrarum partium sunt, nec ex fœdere his illisve quicquam debent; si quid debeant, federati sunt, non simpliciter amici.*

Esta definicion que no es perfecta, puesto que no expresa con la claridad requerida la cosa ó hecho que se propone definir, no comprendiendo la neutralidad modificada por tratados *ad hoc*, es, no obstante, mucho mas propia y extensa que la dada por Grotius, y tiene por otra parte el mérito de haber relacionado el estado de guerra, con el de neutralidad, á lo cual es debido que el capítulo IX del lib. 1º de las *Quæstiones juris publici*, del mismo autor, lleve por título *de belli statu inter non hostes*, y en él se reconozca impli-

citamente que aquel se imponía á los pueblos que siendo amigos de los beligerantes no tomaban parte en las hostilidades, con lo que se consigue aproximarse ya mucho á una descripción acabada de la neutralidad.

Desde esta época no ha habido un solo publicista que no haya tratado con empeño de definirla.

Hubner ha dicho, que «consiste en una completa inacción relativamente á la guerra y en una exacta imparcialidad manifestada por hechos respecto á los beligerantes y referente solo á la guerra misma y á los medios directos é inmediatos de hacerla.»

Esta definicion ha sido rechazada por Galiani, quien, á su vez, ha visto refutada la suya por Azuni.

Hautefeuille la incluye en la descripción de los Estados neutrales, confundiendo ambas cuestiones, y Gessner obtiene el mismo resultado, exponiendo sus condiciones fundamentales.

Por nuestra parte, juzgamos que la mas aceptable es la de Hubner, por la claridad y precision con que fija, no solo la situacion de las naciones pacíficas, sino la extension que tiene sobre ellas el *status belli*.*

§ 609. La historia de la neutralidad puede dividirse en tres grandes períodos, terminando el primero en 1780, sirviendo el segundo de antecedente y preparacion á las ideas que dominaron en la guerra de Oriente de 1854 y datando el tercero de esta fecha hasta nuestros dias.

La primera compilacion que fija y define, si bien imperfectamente, la relacion de neutralidad entre los Estados es el *Consulado de la mar* (1), que aunque no trata del

1400—1780.
Primer período.

* Gessner, *Le droit des neutres sur mer*, p. 22; Wheaton, *Elém. droit int.*, pte. 4, ch. 3, § 1; Grotius, *Droit de la guerre et de la paix*, édition Guillaumin, annotée par Pradier-Fodéré, liv. 3, ch. 17; Vattel, *Droit des gens*, édition Guillaumin, annotée par Pradier-Fodéré, liv. 3, ch. 7, §§ 103, 104, 110; Halleck, *Int. law*, ch. 22, § 1; Hautefeuille, *Droits des nations neutres*, vol. I, p. 195; Hubner, *De la saisie*, pte. 1, ch. 2, § 1; Bello, *Derecho int.*, pte. 2, cap. 7, § 1; Bynkershoek, *Quæst. jur. pub.*, lib 1, cap. 9; Klüber, *Droit des gens moderne*, § 284; Ortolan, *Diplomatie de la mer*, vol. II, ch. 4; Heffter, *Droit int.*, § 144; Phillimore, *On int. law*, vol. III, §§ 136, 179; Garden, *De diplomatie*, liv. 7, § 1; De Cussy, *Droit maritime*, liv. 1, tit. 3, § 9; Massé, *Droit commercial*, liv. 2, tit. 1, ch. 2; Azuni, *Droit maritime*, ch. 1, art. 3, § 1; Galiani, *De doveri*, pt. 1, cap. 1; Lampredi, *Commerce des neutres*, pte. 1, § 4; Manning, *Law of nations*, p. 166; Moser, *Ver-such*, etc., b. 10, ch. 1, § 211.

(1) Pardessus cita algunos tratados mas antiguos que prohiben la confiscacion en los dos casos. Entre ellos se encuentran el de Pisa y Arlés en 1221 y los de Eduardo III de Inglaterra con algunas ciudades marítimas de España y Portugal. Lo mismo se estipuló en los de Inglaterra con Borgoña en 1400, con Génova en 1460, con el duque de Bretaña en 1486 y con el archiduque Felipe de Austria en 1495.

contrabando de guerra, ni del derecho de bloqueo, examina y discute, en cambio, las dos importantísimas materias referentes á la confiscacion de los bienes enemigos bajo pabellon neutral y viceversa; permitiéndola en el primer caso y declarando libres los segundos, con la obligacion por parte del propietario de pagar al captor, cuando haya conducido el buque y el cargamento á su territorio nacional, el mismo flete que si le hubiera dejado en el puerto de su consignacion.

Estas disposiciones fueron adquiriendo de dia en dia mayor latitud, y en 1438, Holanda las aplicó ya en su guerra con la liga anseática, fundándose en la misma base casi todos los tratados celebrados hasta el siglo XVII (1). Grotius, Bynkershoek y Loccenius las sostuvieron energicamente y la Gran-Bretaña se ha servido de ellas para justificar el rigor que ha empleado en sus guerras marítimas.

Mas á pesar de la grande importancia que habia dado
1538. - 1543
 1584.
 Ordenanzas
 francesas. á la legislacion anterior su casi unanime adopcion por todos los pueblos europeos, Francia se separó de ella aplicando principios mas duros y rigurosos en virtud de los cuales se confiscaban las mercancías enemigas, y el buque neutral que las conducia, observándose el mismo proceder en el caso contrario. Esta regla recibió mas tarde una solemne sancion en las ordenanzas de 1538, 1543 y 1584.

(1) Muchas obras se han publicado sobre esta parte del derecho de gentes y ademas de las de Surland, Galiani, Lampredi, Bouchaud, Steck, Boude y Hennings, pueden consultarse las siguientes. Colliander, *De jure principium belligerantium cueres et navigacia neutralium vel pacatarum gentium intercipiendi*. Hubner, *De la saisie des bâtiments neutres*, la Haya 1759. I. G. Sammet, *Diss. de neutralium obligatione, et captura navium neutralium*, Lips. 1764. Behmer, *Observations du droit de la nature et des gens touchant la capture et la détention des vaisseaux et effects neutres en temps de guerre*, Hamburgo. F. G. Busch., *Le droit des gens maritime* Hamburgo y Paris, 1796. Arnoux, *Système maritime et politique européens pendant le XVIII^e siècle, fondé sur leurs traités de paix, de commerce et de navigation*, Paris, año V de la república. Vollenhoyen, *Diss. de puribus atque officiis gentium in bello mediarum circa navigationem et mercanturam*, Amstelod, 1798. J. Munsen, *Dis de navibus populorum belli tempore mediorum non capiendis*, Lips., 1799. J. G. Busch., *Über das Bestreben der Volkerneurer Zeit einander in ihrem Sehandel recht wehe zu thun*, Hamburgo, 1808. *A Treatise on the relative rights and duties of belligerent and neutral powers in maritime affairs in which the principles of armed and the opinions of Hubner and Schlegel are fully discussed*, by Robert Ward, Londres, 1801. Tetens, *Considerations sur les droits réciproques des puissances belligérantes et des puissances neutres sur mer, avec les principes du droit de guerre en général*, Copenhague, 1805. Azuni, *Sistema universale dei principi del diritto marittimo del l'Europa*, Firenze, 1795. Joutfroy, *Le droit des gens maritime universel*, Berlin, 1805. Gérard de Rayneval, *De la liberté des mers*, Paris, 1811.

Para precaverse de las consecuencias desagradables propias de tan extraña conducta, la liga anseática solicitó y obtuvo privilegios al efecto en 1464 y 1484 de Carlos VIII, en 1536 de Francisco I, en 1554 de Enrique II, y en 1604 de Enrique IV. Por último, el tratado de 10 de mayo de 1615, estableció que sus buques serian libres y cubrirían con su pabellon el cargamento enemigo, habiéndose hecho igual estipulacion en el que celebraron en 1646, Francia y los Países-Bajos, y en el de 1630 que la primera firmó con España, única nacion, dice Valin, que siguió las huellas francesas en su política marítima.

Excepcion
 en favor de
 la liga an-
 seática.

Pero el rigor de aquellas disposiciones fué templado no pocas veces por los tribunales de presas, llegando el caso de que Yenkinson pudiera decir, refiriéndose á las ordenanzas mencionadas: « Este artículo ha sido, desde su publicacion, objeto de las mas vivas censuras de los hombres de Estado y de los publicistas, que le han considerado contrario á la libertad del comercio. El parlamento de Paris ha admitido la doctrina opuesta en 1592 al fallar en la causa de un buque de Hamburgo capturado con cargamento enemigo. Entónces se declaró en la sentencia la derogacion por el desuso del artículo en cuestion, que promulgado en 1543, no habia recibido confirmacion en los 49 años siguientes y podia considerarse como medida *ad terrorem*. »

La ordenanza de Luis XIV, publicada en 1681, restableció en todo su vigor el principio de las anteriores, pero como solo fué esta un arma de combate forjada en contra de Inglaterra, no tuvo mas que una importancia pasajera.

Mémoire sur les principes et les lois de la neutralité maritime accompagné de pièces justificatives, Paris, 1812. (Esta memoria se considera como publicacion oficial.) *Actes et mémoires concernant les négociations qui ont eu lieu entre la France et les Etats-Unis d'Amérique, depuis 1795 jusqu'à la conclusion de la convention du 30 sept. 1800*, par A. G. Gebhardt, Londres, 1807. Podemos citar tambien la célebre coleccion de A. Henning, publicada en Hamburgo en 1785, y la publicada en Altona en 1802. Sobre todas estas fuentes consúltese Klüber, § 221, nota (a).

Para tratar de los autores que han dado mayor importancia á esta parte del derecho internacional, véanse las obras de Martens, Klüber, Heffter, Wheaton, Manning, Pando, Riquelme, Halleck. Sobre todo, los *Elements of international law*, de Wheaton anotados par Richard Henry Dana, Boston 1866.

Entre las obras mas especialmente dedicadas á la materia pueden citarse, Hautefeuille, *Des droits et des devoirs des nations neutres en temps de guerre maritime*, Paris 1858. Ortolan, *Règles internationales et diplomatie de la mer*, Paris 1864. Hazlitt y Roche, *Manuel of maritime warfare*, Londres 1854. Gessner, *Le droit des neutres sur mer*, Berlin 1865. De Cussy, *Phases et causes célèbres du droit maritime des nations*, Paris 1856, etc., etc.

La regla del *Consulado* se debilitó de ta modo en la práctica, que pueden citarse muchos tratados del siglo XVII en que se establece la contraria. A este número pertenecen el de 1654 entre Inglaterra y Portugal; de 1667 entre aquella y Francia, de 1663 entre esta y Dinamarca; y de 1672 entre la misma y Suecia, en todos los cuales se proclama la doctrina de buques libres mercancías libres, y buques enemigos mercancías enemigas. Sin embargo, continuaba subsistente, aunque en círculo muy reducido en el de 1670 entre Suecia y Dinamarca, de 1661, 1666 y 1670, entre Inglaterra y Suecia; de 1670 entre la primera de estas naciones y Dinamarca; de 1659 entre Francia y España; y de 1713 entre Inglaterra y Francia, Inglaterra y Holanda y esta y Francia. Pero su decadencia no podía ser mas evidente, como lo comprueba la existencia en 1780 de treinta y seis tratados que estipulaban el nuevo principio y quince únicamente el antiguo.

La constancia inquebrantable de la política inglesa durante este período es digna, por mas de un concepto, de llamar la atención. Partiendo de las prescripciones antedichas se permitió consumir contra los neutrales los atentados mas increíbles. Incluyó entre los de contrabando de guerra casi todos los artículos de comercio, llegando hasta el extremo de apoderarse de los víveres y generos propios para vestuario. En 1756 sostuvo que los buques holandeses se habian convertido *por adopción* en franceses, es decir, en enemigos y les sujetó á confiscación, imposibilitando así á las colonias francesas para que continuaran su comercio con los neutrales, cuyos bienes se apropiaba siempre que habia una razon cualquiera que justificara aparentemente su conducta. Semejante actitud dió, al fin, por resultado la neutralidad armada de 1780, protesta genérica, aunque tardía.

El rasgo, pues, mas característico de este primer período es la vaguedad en la determinación precisa de los derechos de los neutrales, consecuencia lógica é indeclinable de la carencia absoluta de una jurisprudencia que los definiera y concretase, de la falta de unidad en las naciones del continente europeo en su lucha contra Inglaterra y de la insistencia de esta en mantener su supremacía marítima.*

* Gessner, *Le droit des neutres sur mer*, pp. 27-39; Pardessus, *Collection des lois maritimes*, vol. II, ch. 12; *Consulat de la mer*, annotée par Pardessus, note au ch. 231, pp. 303-306; Bynkershoek, *Quæst. jur. pub.*, lib. 1, cap. 13, 14; Klüber, *Europ. volkerrecht*, pp. 342, 356; Loecenius, *De jur. maritimo et navali*, lib. 2, cap. 4; Grotius, *Droit de la guerre et de la paix*, édition Guillaumin, annotée par

§ 610. La primera manifestación del espíritu que dominaba subrepticamente en las cortes de Europa hacia ya tiempo, tuvo lugar con motivo de la captura, hecha por España en el Mediterráneo, de dos buques rusos cargados de trigo, que se suponían destinados á Gibraltar. Panin, canciller del imperio ruso, tomó la iniciativa en este asunto, persuadiendo á la emperatriz á que manifestara pública y solemnemente que no toleraría por mas tiempo las trabas impuestas al libre tráfico de los neutrales. Con efecto, el gobierno de Rusia publicó, el día 25 de febrero de 1780, su célebre declaración, que contenía estas cinco bases:

1ª. Los buques neutrales podrán navegar de puerto en puerto y á lo largo de las costas pertenecientes á los Estados beligerantes sin ser detenidos.

2ª. Las mercancías enemigas son libres bajo el pabellón neutral, con excepción del contrabando de guerra.

3ª. Para determinar lo que debe conceptuarse como tal, Rusia se atiene á los artículos 10 y 11 de su tratado con Inglaterra, de 26 de junio de 1766, al que da fuerza obligatoria para con todos los beligerantes.

4ª. No se considerará bloqueado un puerto, mientras no exista peligro real y efectivo en su entrada, es decir, hasta que no le cerque el enemigo.

5ª. Estos principios deben servir de reglas en los procedimientos y sentencias de los tribunales de presas marítimas.

El mismo gobierno prohibió igualmente que se cometieran actos hostiles en el Báltico, al cual daba el carácter de mar cerrado, *mare clausum* (1).

Apénas formulada esta declaración se adhirieron á ella el imperio de Alemania, y los reinos de Dinamarca, Prusia, Suecia, Holanda, Portugal y Nápoles; é igual conducta siguieron poco después Francia, España y los Estados-Unidos, que se hallaban á la sazón en guerra

Pradier-Fodéré, liv. 3, ch. 6, § 6; Valin, *Traité des prises*, ch. 5, § 76 note; Valin, *Com. sur l'ord. de la marine*, liv. 3, tit. 9, des prises, art. 7; Flassan, *Hist. de la diplomatie française*, ch. 3, §§ 140, 141, 194; Wheaton, *Hist. des progrès du droit des gens*, pp. 62, 63, 157; Wheaton, *Elém. droit int.*, vol. II, pp. 105 149-154; Hefster, *Europ. volk.* § 279; Schmauss, *Corpus juris gentium*, p. 1619; Marshall, *On insurance*, vol. I, p. 425; *Life of sir L. Jenkinson*, vol. II, p. 720; *Moniteur du 8 mai 1812*; *Mémoires sur les principes et les lois de la neutralité*; Schmeezing, *Grundriss des praktischen volkerrechts*, vol. III, p. 536; Madison, *Examination of the british doctrine which subjects to capture a neutral trade not open in time of peace*, p. 51-55, 81, 99.

(1) Martens, *Recueil*, vol. II, pp. 74, 76.

con la Gran-Bretaña, obligándose todos á guardar y hacer respetar los nuevos principios, aun cuando tuvieran que apelar, para conseguirlo, al empleo de las armas.

Es tal la importancia y trascendencia de este hecho, que algunos escritores le establecen como línea divisoria entre las antiguas costumbres piráticas y las justas prescripciones del moderno derecho internacional.

El gabinete de Lóndres, como era de esperar, no entró á formar parte de aquella formidable alianza, manifestando que obraría en consonancia con las reglas mas claras y generalmente seguidas y con las estipulaciones hechas en sus tratados de comercio. Pero el impulso estaba dado y sus consecuencias eran inevitables, así es que Inglaterra misma tuvo en no pocas ocasiones que apartarse de la senda que ántes seguía, y respetar los intereses neutrales garantidos por los gobiernos aliados, permitiendo la importacion de géneros y efectos de las costas de Levante y aun el comercio con sus Antillas, al par que ordenaba á sus armadores que moderasen su conducta.

Una vez celebrada en 1783, la paz de Versalles, que puso término á la guerra de independenciam de los Estados-Unidos, Inglaterra, Francia y España renovaron los tratados de Utrecht, dando nueva fuerza á sus estipulaciones en favor de los neutrales. Posteriormente, en 1786, se celebró otro entre las dos primeras, en el cual se respetaban de tal modo y hasta un punto tal los principios proclamados por la neutralidad armada, que el gobierno británico sufrió violentos ataques en el parlamento por haberlos aceptado y reconocido.

Pero sobrevino la revolucion francesa con las grandes guerras que engendró, y volvieron á ponerse en práctica aquellos usos tan frecuente como universalmente reprobados. Los gobiernos coaligados en contra del movimiento revolucionario se opusieron á la importacion en Francia de provisiones de boca y municiones de guerra, inaugurando una nueva y mas cruda persecucion contra el comercio neutral. En legítima defensa la convencion nacional publicó un decreto, fechado el 9 de mayo de 1793, por el que se prohibía á las embarcaciones que tuvieran semejante carácter, bajo pena de confiscacion, proporcionar granos y víveres á los enemigos de la república, y declarando la derogacion del principio que el pabellon cubre la carga. Pero el gobierno británico que no desperdiciaba ninguna ocasion para aplicar sus doctrinas tradicionales, dió á luz la instruccion de 8 de junio de 1793,

ordenando á sus corsarios y buques de guerra que capturasen á todo el que tratara de forzar el bloqueo de los puertos franceses, con excepcion de los pertenecientes á Suecia y Dinamarca, á los cuales se les debía dirigir ántes una notificacion, pudiendo tambien ser apresados si reincidian en su propósito. Poco después publicó nuevas disposiciones, que restablecian en toda su fuerza y vigor la doctrina sustentada en 1756.

Los coaligados trataban de justificar estas medidas presentándolas como excepcionales y nacidas de las circunstancias. Empero, Rusia no ocultaba su propension á seguir otra vez la práctica establecida y después de separarse de la Gran-Bretaña y de Austria creó las bases que sirvieron de cimiento á la neutralidad de 1800, cuyas reglas eran aun mas favorables á los neutrales que las prescriptas por la de 1780.

Por el tratado de 18 de diciembre del mismo año, Prusia entró á formar parte de esta nueva alianza, que rec¹⁸⁰⁰ificó y completó en cierto modo la preced^{Nueva alian-}ente, dando ^{za.} lugar á que el derecho internacional marítimo se enriqueciese con estos dos principios.

1º. Un buque neutral será culpable de violacion del bloqueo, cuando una vez advertido por uno de guerra ó corsario del Estado bloqueador, trate, sin embargo, de forzar la línea por fuerza ó por astucia.

2º. Las embarcaciones mercantes que naveguen en convoy escoltadas por un buque de guerra quedarán exceptuadas del derecho de visita, siendo suficiente para probar que no conducen artículos de contrabando la palabra del oficial que las mande.

Habiendo estallado al poco tiempo la guerra entre Inglaterra y los Estados del Báltico, y en atencion al armisticio que siguió á la batalla de Copenhague, no era posible que subsistiera la coalicion formada, á cuya disolucion contribuyó en gran manera la muerte del emperador Pablo.

Abriéronse entónces en San Petersburgo las negociaciones que dieron por resultado la convencion marítima de 1801 pactada entre la Gran-Bretaña y Rusia. En su artículo 3º relativo á la navegacion neutral, se establece lo siguiente :

1º. Que los buques neutrales podrán navegar libremente en los puertos y costas de las naciones beligerantes.

2º. Que serán libres los artículos cargados á su bordo con excepcion

del contrabando de guerra y de las propiedades enemigas; no comprendiéndose en este número las mercancías ó artículos del beligerante adquiridos por súbditos de la nación neutral y trasportados por su cuenta, que en ningun caso se exceptuarán de la franquicia concedida al mencionado pabellon.

3º. Que para evitar toda clase de dudas acerca de los efectos que constituyen el referido contrabando, las partes contratantes se atienen al artículo 11 del tratado de comercio de 1797.

4º. Que solo se considerará como puerto bloqueado aquel cuya entrada sea realmente peligrosa, á causa del número de buques de guerra que le cerquen.

5º. Que el juicio que se entable contra los barcos neutrales detenidos por sospechas justificadas ó hechos evidentes, será inmediato, y el procedimiento uniforme, compendioso y legal.

Obligáronse además los Estados firmantes á sostener, respecto á los capitanes las mas severas disposiciones para que surtiesen todo su efecto los acuerdos precedentes.

En el artículo 4º, referente al derecho de visita, se dispone:

1º. Que el derecho de visitar las naves mercantes pertenecientes á los súbditos de una de las dos potencias y que vayan escoltadas por uno de sus buques de guerra, corresponderá exclusivamente á los de la misma clase del Estado beligerante y no podrá ser ejercido por los armadores y corsarios.

2º. Que los propietarios de las que se dispusieran á partir en convoy bajo la proteccion indicada, están obligados ántes de recibir las instrucciones para el viaje, á presentar al jefe que le mande sus pasaportes y certificados ó cartas de mar, en la forma determinada por la misma convencion.

3º. Que cuando fuera encontrado un convoy por un buque de guerra ó una escuadra del beligerante, el neutral permanecerá fuera del alcance de un tiro de cañon, si no lo impide el estado del mar ó el paraje en que se haya verificado el encuentro, y que en esta situacion el capitan del primero enviará una chalupa al segundo para proceder recíprocamente á la comprobacion de los papeles y certificados, en los cuales debe constar que el uno está autorizado para escoltar tales ó cuales embarcaciones, con este ó el otro cargamento, consignado al puerto A. ó C., y que el otro pertenece efectivamente á la marina real ó imperial de la nación cuya bandera enarbola.

4º. Reconocida la validez de los papeles, no puede haber motivo justo de sospecha. En el caso contrario, el jefe del convoy, siendo á

ello requerido en forma por el beligerante, deberá amainar y detenerse el tiempo necesario para las visitas de los buques que le compongan hallándose facultado para nombrar delegados que la presencien.

5º. Si después de examinados los documentos el comandante del buque de guerra se cree con razones justas y suficientes para retener en su poder uno ó mas de los mercantes, podrá hacerlo, entregando ántes á su capitan y tripulacion al jefe del convoy; quien á su vez tiene facultad para dejar á bordo de los apresados uno de sus oficiales, con objeto de que asista al exámen de la causa que deberá incoarse. En este caso la nave capturada será inmediatamente conducida al puerto mas cercano y conveniente de la nación beligerante, donde se procederá con toda la urgencia posible á la averiguacion de los hechos.

Por el artículo 5º se impone al jefe del convoy la obligacion de no resistirse por la fuerza á los actos del jefe beligerante.

Esta convencion instituye nuevas garantias á favor de los neutrales en su artículo 6º, disponiendo que en caso de detencion mal fundada ó de infraccion de las leyes establecidas se indemnizará en la proporcion debida á los propietarios del buque y á los del cargamento de todos los perjuicios que hubiesen sufrido; siendo este punto objeto de artículos adicionales, que los contratantes redactarian sin pérdida de tiempo, y á los cuales se les daría la misma fuerza y valor que á los de la convencion.

Para obviar las dificultades á que da lugar el uso de una bandera distinta á la de la propia nación, se decide, por el artículo 7º, que todo buque se considerará como perteneciente á aquella cuyo pabellon use, siempre que el capitan y la mitad de la tripulacion sean súbditos de la misma.

Por último, en el artículo 8º se declaran aplicables á todas las guerras marítimas que sostengan los contratantes los principios de esta convencion, á la que se adhirieron Dinamarca y Suecia en octubre de 1801 y en marzo de 1802.

Pero lo mas notable de ella es su tendencia palpable á conciliar en una fórmula general las reglas establecidas por las alianzas de 1780 y de 1800, á la vez que los principios tradicionales del derecho marítimo de la Gran-Bretaña. Bajo este aspecto no es más que una transaccion entre dos elementos opuestos, cuyo último resultado viene á ser una derrota, aunque no completa, de la política tenaz del gabinete de Lóndres, pues si bien es cierto que las naciones del norte