

CAPITULO V

DERECHO DE VISITA Y REGISTRO

§ 714. El derecho de visita y registro es una cualidad esencial de todo beligerante. En vano, dice Bello, existirían los deberes de un neutral, si aquel no se hallase revestido de la facultad de visitar y registrar sus naves. Abundando en el mismo pensamiento Wheaton presenta esta potestad como requisito necesario para capturar la propiedad enemiga, los artículos de contrabando de guerra y los barcos que hayan quebrantado un bloqueo. Y aun cuando se aceptara la regla, dice, de *buques libres, mercancías libres*, sería siempre indispensable para comprobar su carácter nacional y si van provistos de los documentos exigidos por el derecho de gentes.

Profundizando mas la cuestion, y después de fijar como principio inconcuso el de que las embarcaciones deben conceptuarse como una porcion del territorio del Estado bajo cuyo pabellon navegan, Halleck afirma, que la visita y registro son una excepcion admitida á los derechos generales de propiedad, jurisdiccion, igualdad é independencia de los Estados soberanos, dando así á este poder una extension inmensa.

Hautefeuille le limita, por el contrario, hasta el punto de reducirle teóricamente á una informacion sumaria acerca de la legalidad del empleo que se hace de la bandera. *

* Gessner, *Le droit des neutres sur mer*, pp. 278 et seq.; Ortolan, *Dip. de la mer*, vol. II, liv. 3, ch. 7, pp. 248 et seq.; Halleck, *Int. law*, ch. 2, § 1; Bello, *Derecho int.*, pte. 2, cap. 8, § 10; Wheaton, *Elém. droit int.*, pte. 4, ch. 3, § 29; Rayneval, *Inst. du droit nat.*, p. 260; Rayneval, *De la liberté des mers*, vol. I, chs. 16, 28; Hubner, *De la saisie des bâtiments neutres*, vol. I, pte. 2, p. 227; Hautefeuille, *Droits des nations neutres*, tit. 11, ch. 1; Klüber, *Droit des gens mod.*,

§ 715. Este autor sostiene igualmente, que la visita no es un verdadero derecho, sino uno de los medios de ejercer los que el beligerante tiene sobre su enemigo. Esta opinion se reduce en definitiva á no ver en este acto mas que un hecho accidental, de importancia secundaria, y cuya esfera de accion debe ser muy reducida é insignificante.

Concepto que merece este acto.

Parécenos, sin embargo, que esta doctrina no encierra una grande exactitud, probándolo suficientemente la preferente atencion que todos los publicistas consagran á este hecho, que sirve á la vez de garantía á los combatientes y para los que no lo son, y el empeño que demuestran en exponer sus reglas, discutir sus principios constitutivos y resolver las cuestiones que origina: elevándole así á la categoría de un derecho de grande importancia. *

§ 716. Mucho se ha discutido, como veremos mas adelante, acerca de su aplicacion en tiempo de paz; pero no ha ocasionado las mismas controversias su aceptacion en el de guerra, como resultado necesario é imprescindible de las relaciones subsistentes entre los Estados que toman parte en ella y los que conservan una completa neutralidad. **

Su ejercicio en tiempo de guerra.

No es posible fijar exactamente la época en que las naciones de Europa reconocieron de un modo definitivo el derecho de visita.

Su historia.

El *consulado de la mar* habla ya de él, considerándole como incidental del de captura y confiscacion de los bienes enemigos y del de contrabando de guerra.

§ 293; Valin, *Traité des prises*, ch. 4, sec. 1, § 6; Jouffroy, *Droit maritime*, p. 213; Riquelme, *Derecho púb. int.*, lib. 1, tit. 2, cap. 7; Heffter, *Droit int.*, § 167; Lawrence, *Visitation and search*, p. 4; Webster, *Dip. and off. papers*, p. 143; Wildman, *Int. law*, vol. II, p. 40.

* Hautefeuille, *Droits des nations neutres*, vol. III, tit. 11, ch. 1, pp. 5-11; Wheaton, *Hist. des progrès du droit des gens*, periode 1, § 17; Puffendorf, *De rebus succie*, lib. 25, § 41; Hubner, *De la saisie des bâtiments neutres*, vol. I, pte. 2, ch. 1, §§ 1-3; Galiani, *Dei doveri dei populi neutrali*, cap. 10, § 5, art. 1, pp. 458-459.

** Wheaton, *Elém. droit int.*, pte. 4, ch. 3, § 29; Halleck, *Int. law*, ch. 25, § 10; Kent, *Com. on am. law*, vol. I, p. 153; Duer, *On insurance*, vol. I, p. 725; Phillimore, *On int. law*, vol. III, § 325; Bello, *Derecho int.*, pte. 2, cap. 8, § 10; Ortolan, *Dip. de la mer*, vol. II, ch. 7; Hautefeuille, *Droits des nations neutres*, tit. 11, ch. 1; Tetens, *Considérations sur les droits*, sec. 5, p. 134; Garden, *De diplomatie*, liv. 7, § 12; Heffter, *Droit int.*, § 168; Riquelme, *Derecho púb. int.*, lib. 1, tit. 2, cap. 16; De Cussy, *Droit maritime*, lib. 1, tit. 3, § 15; Pistoye et Duverdy, *Traité des prises*, tit. 5, ch. 1; Wildman, *Int. law*, vol. II, p. 119; Manning, *Law of nations*, pp. 350 et seq.

Segun los reglamentos y tratados,

§ 717. Tal ha sido tambien el espíritu dominante en los primeros reglamentos marítimos de Francia é Inglaterra.

Muchos de los tratados que se celebraron en el siglo XV reducen su ejercicio á una informacion verbal solemnizada por medio del juramento (1). Los que se concluyeron con posterioridad le reconocen tambien; mas puede decirse que hasta hace dos siglos no se ha deslindado, ni determinado con precision (2).

Precedente histórico contrario á su ejercicio.

Antes de esta época pueden citarse casos en que los neutrales se han opuesto á esta práctica y á sus naturales consecuencias, como sucedió en tiempo de la reina Isabel y en el trascurso de la guerra de Inglaterra y España. Ocupándose de este acontecimiento dice Grotius: «Después de la paz de Vervins, la reina Isabel que sostenia una guerra con España, pidió al monarca francés que permitiera la visita de sus buques, que se dirigiesen á la citada nacion, á fin de averiguar si conducian contrabando

(1) Véanse los tratados celebrados por Inglaterra en 1406, 1417, 1478 y 1495 con el ducado de Borgoña, en 1460 con la república de Génova y en 1496 con el ducado de Bretaña.

El tratado de 1460 con Génova dice así. «Nec caricabunt aut portabunt in navigiis eorum, supra dicta bona aut mercimonia alicujus inimici nostri, aut inimicorum nostrorum, et casu quo fecerint, petiti et interrogati per nostros dicti Januenses debent immediate et sine dilatione (mediante juramento suo cui subditi nostri fidem debent) veritatem dicere et fateri et quæ et qualia bona inimicorum nostrorum vel inimici ducunt in navibus suis et illa sine difficultate tradere et deliberare capitaneis vel ducentibus navigia nostra pro custodia maris, vel aliis subditis nostris, quos obviare contingeret navibus dictorum Januensium, ubicumque super mare recipiendo *pro rata nauli*; sive affectamenti hujus modi mercimonia.»

(2) Pueden principalmente examinarse los tratados de 1716 entre Francia y las ciudades anseáticas; 1725, entre España y Holanda; 1726, entre Holanda y Argel; 1739 entre Francia y las Provincias-Unidas; 1740, entre Sicilia y la Puerta otomana; 1742, entre Francia y Dinamarca; los celebrados por Suecia en 1729, 1736, y 1741 con Argel, Túnez y Tripoli; 1748 entre Sicilia y Dinamarca; 1758 entre las Provincias-Unidas y Sicilia; 1769 entre Francia y Hamburgo, tratado confirmado después en 1789; 1770 entre Inglaterra y el imperio de Marruecos; 1778 entre Francia y los Estados-Unidos norte-americanos; 1782 entre España y Turquía; 1782 entre Holanda y los Estados-Unidos, art. 25; 1784, entre España y la regencia de Tripoli, art. 5; 1785 entre Prusia y los Estados-Unidos, art. 15; 1785, entre Rusia y Austria, art. 13; 1786, entre Inglaterra y Francia, arts. 25 y 26; 1787, entre Rusia y el reino de Nápoles, art. 20, y entre el mismo imperio y Portugal, art. 25; 1789, entre Dinamarca y la república de Génova, art. 11; 1783, entre Suecia y los Estados-Unidos, art. 25; 1772, entre Dinamarca y el dey de Argel; 1795, entre España y los Estados-Unidos, arts. 12 y 18; 1797 entre Inglaterra y Rusia; 1800, entre Francia y los Estados-Unidos, arts. 18 y 19; los de la misma fecha entre Rusia y Suecia y entre aquella nacion y Dinamarca y Prusia; 1815 entre Portugal y el dey de Argel; 1818, entre Dinamarca y Prusia; 1824, entre los Estados-Unidos y Colombia; 1840, entre Holanda y Tejas; 1844, ratificado en 1846 entre Francia y Nueva Granada.

de guerra; pero no se concedió la facultad solicitada por considerarla como un medio propio para favorecer la rapiña y causar perjuicios al comercio.»

El tratado de los Pirineos de 1659 es uno de los primeros que se han ocupado detenidamente de este particular. Por su artículo 17 se dispone, que las naves españolas no se aproximarán á menor distancia de un tiro de cañón á las francesas, y que podrán mandar en un bote dos ó tres hombres solamente que subiendo á su bordo se informen por los documentos que les serán exhibidos del carácter nacional del buque y de si lleva artículos de ilícito comercio; estipulando al mismo tiempo que se dará entera fé y crédito á los pasaportes y cartas de mar. Estas disposiciones sirvieron de base á la jurisprudencia marítima europea, en lo referente al punto que analizamos, durante la segunda mitad del siglo XVII y los primeros años del XVIII (1).

Pero el creciente poder marítimo de algunas naciones y la frecuencia con que se empeñaban las guerras, hicieron indispensable la adopcion de ciertas medidas para precisar todo lo posible la nacionalidad del buque y la condicion del cargamento. Para atender debidamente á esta necesidad, en los tratados que firmaron Inglaterra y Holanda en 1674 y 1688 se estipuló que la redaccion de los documentos comprobantes de la neutralidad y de la naturaleza de las mercancías se someteria á ciertas formalidades.

Menester es reconocer que á pesar de la conveniencia innegable de aclarar esos puntos, la realizacion de este pensamiento ofrecia un inconveniente no pequeño, cual era el abuso que arrastraba en pos de sí, y que la Gran-Bretaña no tardó mucho en cometer.

Los tratados de Utrecht, en 1713, establecieron este derecho sobre las mismas bases que el de los Pirineos, pudiendo decirse que su artículo 24 no es, en cierto modo, mas que la reproduccion del 17 de aquel.

El que en 1797 concluyó Inglaterra con Rusia patetiza cuanto adelantó en su obra el gobierno británico en poco mas de un siglo. Con efecto, su artículo 10 se halla concebido en estos términos: «Los buques de guerra y los corsarios se conducirán con toda la moderacion que permitan las cir-

(1) Véase los tratados celebrados por Inglaterra en 1667 con España, y en 1668 y 1674 con Holanda.

1659.
Tratado entre Francia y España.

1674—1688.
Entre Inglaterra y Holanda.

1713.
Tratado de Utrecht.

1797.
Entre la Gran-Bretaña y Rusia.

cunstancias de la guerra en las visitas de las naves mercantes, pertenecientes á naciones amigas y neutrales, cumpliendo con la mayor exactitud posible los principios generalmente reconocidos, y los preceptos del derecho de gentes.»

Desde esta fecha Inglaterra ha seguido la táctica de guardar el mas completo silencio sobre esta materia.

Hautefeuille juzga que este pacto es de muy escaso valor práctico y de ninguna autoridad como precedente histórico, atendiendo á la época en que se celebró y á la significacion de los contratantes.

Otros publicistas, como Klüber, por ejemplo, sostienen que el que concluyeron Dinamarca y Francia en 1742, no admitia el ejercicio de este acto entre las dos partes firmantes. Pero este juicio es erróneo: si el artículo 20 estipula la completa libertad de comercio, el 22 fija, bien distintamente por cierto, las condiciones con que habia de verificarse el derecho de visita, en caso de guerra, por cualquiera de entrambas potencias. (1)*

§ 718. El testimonio de los publicistas se manifiesta casi unánime en reconocer la legitimidad del derecho que empezamos á examinar.

Grotius y Bynkershoek le admiten sin discutirle siquiera, y como un hecho de cuya existencia no puede dudarse, expresándose el segundo así: Sin agas, me non recte occupare res hostiles in navi amica

(1) Este artículo dice así — « Si des navires marchands de France rencontrent des navires de guerre danois, soit du sérénissime roi de Danemark ou d'armateurs particuliers, ses sujets, qui auront armé par sa permission, et réciproquement si des navires marchands de Danemark rencontrent des navires français, soit du sérénissime Roi très-chrétien ou d'armateurs particuliers, ses sujets, qui auront armé par sa permission, les navires de guerre n'approcheront pas de plus près que de la portée du canon, mais enverront dans leur chaloupe, à bord des navires marchands, deux ou trois hommes seulement, à qui le patron ou maître du navire marchand montrera les passeports en la manière et forme ordinaire, par lesquelles il puisse apparoir en termes exprès non-seulement de sa charge, mais aussi du lieu de sa demeure et résidence, et du nom tant du maître ou patron que du navire même, afin que, par ce moyen, on puisse connaître s'il se transporte quelque marchandise de contrebande. »

* Hautefeuille, *Droits des nations neutres*, tit. 11, ch. 1, sec. 2; Gessner, *Le droit des neutres sur mer*, pp. 278-280; Grotius, *Droit de la guerre et de la paix*, édition Guillaumin, annotée par Pradier-Fodéré, liv. 3, ch. 1, § 5, note 4; Wheaton, *Elém. droit int.*, pte. 4, ch. 3, § 29; Klüber, *Droit des gens mod.*, § 292; Dumont, *Corps dip.*, vol. VI, pte. 2, p. 264; vol. VII, pp. 74, 345; Rayneval, *De la liberté des mers*, vol. I, ch. 16, p. 154; Martens, *Recueil*, vol. II, p. 587; vol. IV, pp. 155, 171; vol. V, pp. 408 et seq.; vol. VI, pp. 11, 315, 357, 557; vol. VII, pp. 172, 492; vol. VIII, p. 705.

nisi prius occupem navim amicam, atque ita vim faciam rei amici ut deprehendam rem hostis, idque non magis licere quam hostes nostros aggredi in amici portu, vel deprædari in territorio amici, velim animadvertas eatenus utique licitum esse amicam navem sistere, ut non ex fallaci forte aplustri, sed ex ipsis instrumentis in navi reperitis, constet navem amicam esse.»

Vattel dice que el único medio que es factible emplear para impedir el transporte de los artículos de contrabando de guerra, es la visita de los buques neutrales y que á pesar de haber existido una época, en la cual algunos pueblos se negaron á tolerarla, actualmente se consideraba semejante resistencia como motivo suficiente para la confiscacion de la nave. «Para evitar, añade, los inconvenientes y los vejámenes y abusos que podrian tener lugar, los tratados de navegacion y de comercio determinan y regulan el modo como debe efectuarse este acto, admitiéndose hoy comunmente como documentos que merecen entero crédito los certificados y cartas de mar que exhibe el capitan del buque, á menos de que el fraude no sea patente ó haya motivos racionales para suponerle.»

Hubner le admite tambien como resultado inevitable del estado de guerra. Sus palabras son tanto mas dignas de tomarse en consideracion, cuanto que emanan de uno de los mas ardientes y celosos defensores de los derechos inherentes á la neutralidad. «Si no se han de confundir, dice, los buques neutrales con los enemigos, es preciso poderlos conocer y diferenciar entre sí. Ahora bien, como esta distincion solo puede hacerse por medio de una visita conveniente, se deduce que las naciones beligerantes tendrán el derecho de trasladarse con este objeto á bordo de los primeros. Es evidente que si estos llevaran siempre el pabellon de la nacion á que pertenecen, no seria tan necesario y urgente conceder la expresada facultad, cuyas limitaciones serian mas numerosas; pero como los navegantes acostumbra, hace ya mucho tiempo, á arbolar banderas extranjeras con objeto de sustraerse á los peligros ó de realizar ciertas empresas, no es posible considerar aquel como prueba fehaciente de la verdadera nacionalidad.»

Sir William Scott, en el caso de *La Maria*, hizo una notable exposicion de principios acerca de este derecho y sostuvo que «el visitar y examinar las embarcaciones mercantes en alta mar, sean cuales fueren estas, sus cargas y destinos, es un derecho incontrovertible de los beligerantes; porque mientras no se haga así es imposible saber si son verdadera-

Doctrina sustentada en el caso de *La Maria*.

mente neutrales, y cual es su cargamento y lugar de consignacion. Esta facultad es de tal modo legitima en la esfera de los principios, que debe aceptarla sin contradiccion todo aquel que reconozca la de captura, porque esta no podria existir si una indagacion ó pesquisa no pusiera de manifiesto la propiedad aprehensible. Hasta los que sostienen la inadmisibile regla de *buques libres, mercancias libres*, deben aceptar este derecho, al menos para asegurarse de si los primeros tienen ó no dicha cualidad. Este poder es tambien evidente en la práctica, que es uniforme y universal sobre este punto: Todos los tratados que de él se ocupan lo hacen como tratando de una cosa preexistente y con el único objeto de regularizar su ejercicio. »

La doctrina precedente ha sido adoptada por los escritores norte-americanos, entre los que se cuentan Kent y Wheaton, y por los tribunales del mismo país.

El presidente Marshall, de la corte suprema, manifestó en la causa de *The Anna-Maria*, que la visita era un derecho indiscutible de los beligerantes, y aquel elevado tribunal decidió en el caso en cuestion, que aunque los papeles del buque se hallen en regla, es procedente su registro para averiguar de un modo indudable la significacion del carácter de su tráfico.

Entre los pocos autores que impugnan este sistema se encuentran Bornemann y Meno Pöhls. El primero, después de combatir la facultad de que se trata en el terreno del derecho natural y de afirmar que se funda solamente en el positivo, propone un nuevo procedimiento para practicarla, que consiste en que se haga la visita del buque ántes de salir del puerto en que se halle fondeado; para lo cual seria necesario que se organizasen en todos los Estados neutrales juntas especiales compuestas de un representante de cada una de las naciones enemigas y de los que tenga á bien nombrar el soberano respectivo. Una vez aseguradas de que la nave que va á zarpar no lleva á bordo contrabando de guerra, la expedirán una carta de pase que deberá presentar cuando llegue á su destino, y si por un accidente tuviera que detenerse, después de la concesion del citado documento, será constantemente vigilada hasta el momento de su salida. Este sistema se refuta por sí mismo; razon por la cual no nos detendremos á hacerlo.

Sin colocarse en terreno tan resbaladizo y peligroso, Meno Pöhls llega, sin embargo, á consecuencias que no son menos impracticables é inadmisibles. Opinando que la visita es un hecho, y no un derecho, juzga que para que adquiriera esta significacion es preciso que el neu-

Jurisprudencia norte-americana.

Caso del *The Anna-Maria*.

Autores que impugnan esta doctrina

tral falte al cumplimiento de sus deberes, dando de ese modo al beligerante motivo para que le trate como enemigo.

Galiani observa que el derecho de que se trata, no indica superioridad ó poder de jurisdiccion del combatiente sobre los que no lo son, y que se apoya en el de legitima defensa.

Publicistas que la aceptan.

Hautefeuille admite algunas de las deducciones de Bornemann, aunque colocándolas en una esfera mas positiva y real. «Segun la ley secundaria, dice, creadora del derecho de visita, el concedido al beligerante de detener los buques que encuentre con pabellon neutral es uno de los modos de ejercer el de la guerra, y no puede existir mas que en tanto que duren las hostilidades. Esta facultad tiene dos objetos: el uno absoluto y relativo el otro. El primero consiste en asegurarse de la nacionalidad del buque, comprobando si el pabellon enarbolado es realmente el de la nacion á que pertenece, acto que generalmente se denomina *comprobacion ó informacion del pabellon*. El segundo se reduce á averiguar, una vez deslindado el carácter neutral del buque y reconocido que se dirige á un puerto enemigo, si conduce artículos de contrabando de guerra ó si toma parte en las hostilidades. El poder concedido á los beligerantes para este doble reconocimiento ó comprobacion se limita por la ley internacional al exámen de los papeles de mar, único medio á que deben recurrir para adquirir los datos necesarios y para resolver las dos cuestiones, salvo, no obstante, las excepciones que estipulen los tratados públicos.

«La guerra de dos ó mas naciones no puede poner dique, ni restringir al comercio recíproco de los pueblos que vivan en paz, porque la libertad y la independenciam de los Estados neutrales son completas y absolutas. No influirá, pues, aquella en sus relaciones, que no impondrá ningun deber nuevo, ni dará origen á ningun nuevo derecho en favor de los beligerantes. Las naciones, cuya paz no se haya turbado, podrán continuar su comercio de un modo idéntico y con la misma libertad que le hacian ántes de estallar la guerra, sin que las que la sufran tengan que inmiscuirse en este asunto, ni imponer trabas de ninguna especie. Se sabe que mientras se conserva la situacion pacifica todas las naciones pueden traficar libremente entre sí, no existiendo el contrabando internacional, si se nos permite la frase, y que desde el momento en que dos países se ponen de acuerdo sobre la compra y venta de ciertos productos, no puede oponerse otro cualquiera á la realizacion y cumplimiento del contrato. Pues

bien, esta libertad absoluta que existe en tiempos normales entre todos los pueblos, se mantiene en los que no lo son entre los neutrales, que podrán, por tanto, comerciar entre sí en lo que tengan por conveniente, aunque sea en armas y municiones, puesto que su estado no ha sufrido ninguna alteracion.

«Resulta de este principio que cuando una nave neutral visitada por otra de un beligerante ha justificado su nacionalidad y su consignacion á un puerto que tiene aquel carácter, no está obligada á exhibir al crucero los documentos concernientes á su carga; y aun podrá carecer de ellos ó ser incompletos los que tenga, sin que por esto haya motivo para que el visitador abrigue una sospecha ó haga una induccion desfavorable. El exámen á que nos referimos tiene por único objeto indagar si el neutral falta al cumplimiento de sus deberes proporcionando al enemigo artículos de contrabando, lo cual no puede verificarse si el cargamento va destinado á un sitio que tiene la calidad ya mencionada. De aquí se deduce que las partes empeñadas en la lucha no deben tener ningun interés ni derecho tampoco para investigar la clase de efectos que lleva á bordo una nave neutral destinada á un puerto que lo es tambien, ya pertenezca á la misma nacion que ella, bien á otra que se halla igualmente en estado de paz. Con efecto, supongamos que un cargamento en el cual concurren las circunstancias que acabamos de expresar se compone de armas, de municiones, de artículos, en fin, tildados como de ilícito comercio; pues bien, el propietario de la embarcacion no infringe por eso sus deberes, y el beligerante no está facultado para detenerla, y lo que es mas, no tendrá razon para quejarse de lo ocurrido.»

Los demás publicistas, como Martens, Lampredi, Azuni, Ortolan, Halleck, Gessner y otros varios sostienen la legitimidad del derecho que discutimos, y le admiten como uno de los inherentes á la calidad de beligerantes. *

* Gessner, *Le droit des neutres sur mer*, pp. 280-292; Hautefeuille, *Droits des nations neutres*, tit. 11, ch. 1, sect. 4; Bynkershoek, *Quæst. jur. pub.*, lib. 1, cap. 14; Vattel, *Droit des gens*, édition Guillaumin, annotée par Pradier-Fodéré, liv. 3, ch. 7, § 114; Hubner, *De la saisie des bâtiments neutres*, vol. I, pte. 2, ch. 3; Galiani, *Dei doveri dei populi neutrali*, pte. 1, cap. 10, § 5, art. 1; Lampredi, *Commerce des neutres*, pte. 1, § 12; Azuni, *Droit maritime*, vol. II, ch. 3, art. 4; Wheaton, *Elém. droit int.*, pte. 4, ch. 3, § 29; Halleck, *Int. law*, ch. 25, §§ 11, 12; Klüber, *Droit des gens mod.*, § 293; Ortolan, *Dip. de la mer*, vol. II, liv. 3, ch. 7; Rayneval, *De la liberté des mers*, vol. I, ch. 16; Massé, *Droit commercial*, vol. I, liv. 2, sect. 2, § 5; Pistoye et Duverdy, *Traité des prises*, tit. 6, ch. 2, sect. 4; Bello, *Derecho int.*, pte. 2, cap. 8, § 10; Kent, *Com. on am. law*, vol. I, p. 154; Webster, *The works of*, vol. VI, pp. 339

§ 719. No reina la misma uniformidad que para la admision de la visita, acerca de la fijacion de los limites en que debe encerrarse.

Extension del derecho de visita.

Hautefeuille, por ejemplo, deduce del destino de la nave la culpabilidad de los objetos que conduce á su bordo, y, sin embargo, puede muy bien suceder que sea neutral en la apariencia y enemigo en la realidad; en cuyo caso y para los que admitan esta consecuencia, el derecho de visita será mucho mas extenso que lo presenta el citado escritor. Otros le han limitado no reconociendo, como hace Rayneval, que pueda efectuarse mas que en las costas que pertenecen á las naciones que sostienen la guerra, ó afirmando, como Hubner, que solo procede el exámen del buque; ó juzgando, por último, que no ha de aplicarse mas que al caso en que los documentos sean irregulares ó no se hallen completos.

§ 720. No habiéndose ocupado, ni los tratados que sirvieron de base á las neutralidades armadas de 1780 y 1800, ni la declaracion de Paris de 1856, en fijar el procedimiento que debe seguirse en estos actos, es preciso atenerse á lo que prescriben las reglas antiguas sobre el particular.

Reglas que deben seguirse en estos casos.

Segun ellas, el beligerante demostrará su intencion de efectuar la visita disparando con pólvora sola; acostumbrándose tambien á izar con dicho objeto la bandera, y sirviéndose en otras ocasiones de la bocina. Así que se haya hecho cualquiera de estas señales el neutral deberá detenerse, y si así no obrase, se podrá hacer fuego sobre él (1).

En el caso contrario, esto es, si se para, el crucero destacará uno de sus botes con algunos oficiales encargados de la visita. Otras veces se efectúa esta operacion en sentido inverso al que acabamos de exponer.

La falta de uno ó varios de los documentos que deben exami-

et seq.; Webster, *Dip. and off. papers*, p. 164; Kaltenborn, *Seerecht*, vol. II, pp. 350-352; Robinson, *Admiralty reports*, vol. I, p. 340.

(1) Algunos tratados estipulan que el beligerante debe pararse á la distancia de un tiro de cañon de la nave neutral, otros que debe colocarse mas cerca, y otros, en fin, no resuelven nada sobre este punto. Ortolan dice que las dos primeras disposiciones han sido establecidas por hombres extraños al mar, y que la distancia á que el beligerante debe colocarse de la nave neutral depende principalmente de los vientos y de los lugares, y debe ser tal, que permita al buque de guerra ejercer sus medios de accion caso de que el neutral quiera sustraerse á la visita. Casi todos los tratados modernos se conforman á estas prescripciones y han renunciado á fijar la distancia entre los dos buques.