

1420. Se considerará ilegal también la captura de un buque enemigo realizada en aguas jurisdiccionales neutrales, y el beligerante estará obligado á conocer el derecho perteneciente al Estado neutral para exigir que la presa sea puesta en libertad.

1421. No es lícito á los beligerantes modificar durante la guerra las reglas que conciernen al comercio pacífico, sino que debe dejar que los ciudadanos de parte neutral naveguen y ejerzan el comercio con plena libertad y seguridad bajo la protección de derecho común vigente durante la paz y de los tratados.

*Derechos de los beligerantes respecto de los neutrales.*

1422. Pertenece al beligerante el derecho de impedir cualquier acto de apoyo por parte de los neutrales en favor del enemigo de aquél, y emplear los medios coercitivos admitidos según el derecho de guerra para impedir la violación de los deberes de la neutralidad, y reprimir todo acto hostil cometido en daño suyo.

1423. Se considerarán como derechos principales y absolutos de los beligerantes:

a) Extender el ejercicio de todo derecho de guerra contra cualquier buque neutral que tome parte activa en las hostilidades ó que se encuentre en condiciones para que se le tenga por espía;

b) Prohibir el transporte de contrabando de guerra y la facultad de aplicar las leyes de la guerra contra cualquier buque que transporte objetos calificados como contrabando de guerra;

c) Prohibir la violación del bloqueo siempre que éste tenga los requisitos requeridos por el derecho común para ser considerado como real y efectivo, y someter los buques á las sanciones penales, con arreglo al mismo derecho común, en caso de violación de bloqueo (V. *Título XII*);

d) Someter á la visita á los buques durante su navegación por alta mar, ó en las propias aguas territoriales, á fin de conocer la condición jurídica de las mismas y la naturaleza de la carga que transporten, observando todas las condiciones establecidas por el derecho común para regular el ejercicio del derecho de visita (V. *Título XIII*).

TÍTULO XI

Del contrabando de guerra.

1424. Se calificará de contrabando de guerra, el transporte por mar á lugar ó por cuenta del enemigo de toda clase de armas, máquinas, instrumentos ó de cualquier otro objeto que pueda considerarse destinado para servir á los usos de la guerra continental ó marítima según el derecho común ó el derecho convencional.

*Objetos de contrabando según el derecho común.*

1425. Se considerarán objetos de contrabando según el derecho común, los que hayan sido fabricados, preparados y formados para servir á los usos de la guerra. Tales son:

a) Toda clase de armas adecuadas para el ataque ó la defensa, de cualquier naturaleza que sean;

b) Las municiones de guerra y además todas las materias explosivas ó fulminantes destinadas á reemplazar á la pólvora, ó que según los progresos de la ciencia sean susceptibles de emplearse como medio de destrucción en tiempo de guerra;

c) Los objetos de equipo y de armamento para el ejército ó la marina;

d) Los buques de guerra y toda clase de embarcación que pueda destinarse á los fines de la guerra y las partes constitutivas de todos los citados artículos, puesto que están fabricadas, preparadas y formadas para añadirse á los objetos principales, á los que pertenecen como accesorios;

e) Todos los objetos que teniendo en cuenta los progresos de la ciencia militar, se fabriquen, preparen y formen para servir inmediatamente á los usos actuales de la guerra continental y marítima;

f) Las máquinas y los aparatos destinados á la fabricación de los objetos enumerados.

*El beligerante no puede ampliar á voluntad la noción de contrabando de guerra.*

1426. No es lícito al beligerante anunciar, mediante órdenes y proclamas publicadas al comienzo de la guerra, que el transporte de ciertos objetos no prohibidos según el derecho común deba ser calificado de contrabando de guerra.

Sin embargo, cuando á consecuencia del anuncio, el Gobierno de un Estado neutral hubiese prohibido á los ciudadanos transportar á una de las partes beligerantes aquellos determinados objetos indicados en las órdenes ó proclamas publicadas por la otra parte, y hubiera declarado que el transporte prohibido se tendría por ayuda ó socorro para los fines de la guerra, el compromiso contraído por parte del Gobierno del Estado deberá considerarse obligatorio para los ciudadanos del mismo, y la contravención como acto de ayuda ó socorro culpablemente prestado al beligerante para los fines de la guerra.

Esta regla tiende á establecer que el verdadero concepto del contrabando de guerra debe considerarse fijado, respecto de todos, según los principios del derecho común, y no puede dejarse al arbitrio de los beligerantes el que lo establezcan mediante órdenes y proclamas. Han sostenido algunos que debe concederse á los beligerantes el que determinen los objetos que se puedan transportar, y cuáles han de ser aquellos cuyo transporte deba calificarse como acto de ayuda y sometido á las leyes de la guerra aplicables al transporte del contrabando de guerra, y esta máxima la encontramos establecida en el reglamento internacional de las presas marítimas, votado por la Institución de Derecho internacional de 1882, § 30: «Les Gouvernements belligérants auront à déterminer d'avance, à l'occasion de chaque guerre, les objets qu'ils tiendront pour contrebande de guerre.» Si esto se admitiese, se seguiría que la extensión de la prohibición, dejándola al arbitrio de los beligerantes, éstos podrían extender más allá de los límites que, según la naturaleza de las cosas y las exigencias de la guerra, deben considerarse establecidos, y de esta suerte, la facultad de comerciar libremente, tanto en tiempo de guerra como en tiempo de paz, perteneciente á los neutrales en principio (con tal que con su comercio no presten socorro ó ayuda directa á los que hacen la guerra), sería de hecho nula, puesto que el beligerante podría á voluntad calificar cualquier comercio de ayuda ó socorro, y prohibirlo como tal. Así es como han entendido la cosa las grandes Potencias marítimas, y de este falso concepto se ha seguido después que el comercio de los neutrales haya sido restringido sin criterio justificado, habiendo cada una de las partes beligerantes enumerado, con arreglo á su propio arbitrio, los objetos de contraban-

do de guerra, y sometiendo á las leyes que castigan el transporte del contrabando á todo buque que llevara objetos cuyo tráfico estaba prohibido. Admitimos que particulares exigencias puedan justificar que se amplíe en circunstancias dadas la lista de los objetos de comercio prohibido. Sin embargo, ningún beligerante podría arrogarse jurisdicción alguna respecto de todos los Estados declarando contrabando de guerra el comercio de los objetos por él indicados; de otra manera se vería y se admitiría que ese mismo beligerante pudiese hacer leyes con las que fuese derogado el derecho común, y someter después á todos á las sanciones penales, según el derecho internacional, en caso de infracción. Allí donde por circunstancias particulares se hiciese verdaderamente necesario prohibir el comercio de ciertos objetos, la prohibición hecha por el beligerante mediante ordenanzas promulgadas al comienzo de la guerra, no podría ser eficaz para calificar de contrabando de guerra el comercio de los objetos prohibidos, sino en el caso de que los Gobiernos de los Estados neutrales hubieran reconocido en el comercio prohibido el carácter de ayuda ó socorro para los fines de la guerra, y hubiesen impuesto á los ciudadanos el abstenerse de transportar los objetos determinados, declarándolos comprendidos entre los de contrabando.

*Contrabando de guerra convencional.*

1427. La categoría de los objetos de contrabando podrá ser ampliada más allá de los límites señalados en la regla precedente, en virtud de pactos especiales expresamente estipulados entre el Estado beligerante y otros Estados, mediante tratados establecidos precedentemente para ser recíprocamente obligados en caso de guerra, ó estipulados al comienzo de ella. En este caso la extensión del contrabando será valedera solamente entre los Estados que hubiesen concertado el tratado, y la prohibición de transportar los objetos indicados será eficaz solamente para los ciudadanos de los Estados que hubiesen suscrito el tratado.

Admitiendo que la categoría de los objetos de contrabando pudiera ser ampliada en virtud de un tratado, diremos que la prohibición que vaya más allá de los límites señalados por el derecho común puede ser extendida en virtud del derecho internacional, pero limitadamente á los ciudadanos de los Estados que hubiesen estipulado el tratado. Esto no modifica, antes bien confirma nuestra regla, es decir, que el concepto de contrabando de guerra, según el derecho internacional y la consiguiente aplicación de las reglas de derecho internacional que lo conciernen, deben considerarse establecidos por el derecho común, y que todo esto no puede ser determinado por los Gobiernos beligerantes en ocasión de cada guerra, sino que puede ser solamente modificado en virtud del derecho convencional, pero limitadamente á las personas que pueden ser sometidas á la observancia del tratado.

*Derecho del beligerante de prohibir el comercio de ciertos objetos.*

1428. El beligerante puede, por exigencias de la guerra, prohibir el transporte de ciertos objetos al enemigo, é impedir con vías de hechos que lleguen á su poder, salvo, sin embargo, la obligación de indemnizar de todo daño á los particulares que somete forzosamente á las exigencias de la guerra.

Para explicar el concepto de la presente regla, observemos que no se puede absolutamente negar que en determinadas circunstancias no puede el beligerante tener derecho para impedir que lleguen al enemigo ciertos y determinados objetos, de los cuales tenga apremiante necesidad, y cuya carencia le colocaría en peores condiciones para continuar la guerra. La prohibición y las vías de hecho para hacerla efectiva estarían justificadas, como cualquiera otra operación de guerra, puesto que nadie puede desconocer que la guerra es por sí misma un hecho de fuerza mayor adecuado para modificar la autoridad de los principios de derecho común. Existe durante la guerra un conjunto de derecho fundado en la necesidad del ataque y la defensa, y entre ellos está el derecho de expropiación forzosa que se establece con las requisas, los suministros forzosos y otros actos análogos. Debe, pues, admitirse que el beligerante, para debilitar al enemigo, pueda también impedir que lleguen á poder de éste ciertos objetos, á fin de quitarle fuerza ó medios de los que necesita para continuar la guerra.

Lo que no puede hacer es transformar la noción jurídica de su acto, en el sentido de atribuir á lo que puede lícitamente hacer como operación de guerra el carácter que tiene el ejercicio del derecho correspondiente al beligerante, según las leyes internacionales, de considerar el transporte de contrabando de guerra como acto no neutral, y someterlo á las sanciones penales establecidas por el derecho internacional contra quien viole los deberes de la neutralidad.

Por tales razones admitimos el derecho del veto como fundado en las necesidades de la guerra; consideramos la prohibición como un hecho de fuerza mayor, justificable como cualquier otra operación de guerra, y consiguientemente admitimos al mismo tiempo que el beligerante deba indemnizar á los particulares que sufran el daño del secuestro *in transitu* de las mercancías transportadas por cuenta del enemigo, cuando el transporte no pueda ser considerado como contrabando de guerra, y si solamente prohibido para fines del beligerante y en interés exclusivo de éste.

*Destino de la mercancía ó de la nave.*

1429. Todos los objetos que según las reglas precedentes pueden calificarse entre los de contrabando de guerra, serán sometidos

á las leyes de la guerra, que conciernen al transporte de los mismos cuando se dirijan á una ú otra parte de los partidos beligerantes, con falsa indicación ó por medio de tercera persona.

1430. Se considerará dirigida directamente al beligerante de parte enemiga la mercancía de contrabando encontrada á bordo de buque neutral, siempre que éste en el curso de su viaje deba tocar en un puerto de aquél, á pesar de que el puerto de destino sea neutral, ó cuando en el curso del viaje deba pasar por las aguas donde se encuentra la escuadra enemiga ó una parte de ella.

Podrá, igualmente, ser considerado hostil el destino de la mercancía, si el buque navega fuera del rumbo regular para el puerto de destino indicado en los documentos de á bordo, ó cuando estos resultasen falsos, ó simulados, ó alterados.

1431. Todo buque neutral, que haya sido empleado por una parte beligerante, se le considerará como destinado á un fin militar y al servicio del enemigo, ó como utilizado para prestarle servicio, y será como tal calificado de contrabando de guerra.

*Transportes prohibidos y asimilados al contrabando de guerra.*

1432. Serán asimilados al contrabando de guerra los transportes por cuenta y destino del enemigo, hechos en tiempo de guerra, que tengan el carácter de socorro militar.

Se considerarán como tales: el transporte de soldados ú oficiales, de despachos, de carbón, de agentes del partido beligerante, subordinado todo á las siguientes reglas:

*Transporte de soldados y oficiales.*

1433. Se considerará como acto directo de ayuda militar y asimilado al contrabando de guerra, el hecho de un buque, que se haya voluntariamente prestado á transportar soldados al beligerante, ó que se preste consciente y voluntariamente á conducir al mismo á oficiales ó personas enviadas para un fin militar ó para un público servicio en relación con los fines de la guerra.

Un buque neutral que fuese obligado por la violencia ó con la fuerza á transportar soldados ó marineros á uno ú otro de los beligerantes, no se le podrá considerar culpable de violación de la neutralidad, y por esto es por lo que el transporte no puede ser imputable, sino cuando se haya aceptado voluntariamente realizar tal servicio por cuenta del beligerante. El transporte de un oficial ó un jefe, aun cuando se haya hecho voluntariamente, no puede ser imputable al buque neutral cuando pruebe plenamente que, aun cuando

aceptó voluntariamente el servicio, ignoraba por completo la condición de la persona ó de las personas embarcadas como pasajeros. Nuestra regla tiende, pues, á establecer que el buque neutral no puede ser tratado como enemigo, sino cuando voluntaria y conscientemente haya realizado un acto de ayuda militar.

*Transporte de despachos.*

1434. Se asimilará al contrabando de guerra el hecho de un buque que voluntariamente se encargue de transportar los despachos de una autoridad militar á quienes sean dirigidos, ó los expedidos por cualquiera á una autoridad militar, y el hecho del buque que transporte de uno á otro puerto de una de las partes beligerantes los despachos que se crucen entre funcionarios del Estado, y el de un buque que consciente y voluntariamente se encargue del transporte de la correspondencia para los fines de la guerra (*Véase regla 1438*).

Lo que nos parece indispensable, en el caso de transporte de despachos, para que se considere como acto de hostilidad el realizado por la nave, es que ésta se haya prestado á ello y haber tenido la intención consciente y voluntariamente de prestar con su acto una ayuda al beligerante, en cuyo caso se porta como enemiga. Así, pues, cuando la nave se presta á llevar los despachos de una autoridad militar, no puede ignorar que su acto es por sí mismo una ayuda y un hecho de hostilidad. Tal actitud por su parte la coloca en condiciones de que la traten como enemiga. Respecto de toda otra forma de correspondencia, la condición de ser prestada conociendo el fin de la correspondencia, nos parece indispensable. Por tal consideración, en la segunda parte de la regla he dicho *ooscientemente y voluntariamente*, porque tan sólo cuando la nave neutral haga espontáneamente algo en favor del enemigo, se convierte en enemiga. Si hubiera transportado el despacho ignorando su procedencia y de buena fe, y pudiese probarlo, su acto no podría calificarse como acto de hostilidad.

*Transporte de carbón de piedra.*

1435. Se asimilará al contrabando de guerra el transporte de carbón de piedra por cuenta del beligerante, si fuese destinado á las autoridades militares residentes en cualquier parte del Estado beligerante, ó se destinara á un buque que forme parte de la armada, en cualquier lugar en que se encontrase.

*Transporte de agentes diplomáticos.*

1436. No se asimilará al contrabando el transporte de los agentes diplomáticos del Estado beligerante.

Sin embargo, en caso de guerra civil, una nave que consciente y voluntariamente se preste á transportar los agentes del partido revolucionario que haga la guerra, podrá ser tenida por culpable de transporte ilícito, asimilado al contrabando de guerra.

No se puede sentar como máxima que el transporte de agentes ó comisarios de una parte beligerante pueda asimilarse al contrabando de guerra. Conviene, sin embargo, teniendo en cuenta las circunstancias, examinar si en el hecho puede haber habido intención directa de prestar ayuda y socorro para los fines de la guerra. Si el transporte no tiene el carácter real y propio de acto de hostilidad y de ayuda al beligerante para hacer ó continuar la guerra, no se puede ver en el hecho del transporte el carácter de transporte hostil, y mucho menos asimilarlo al contrabando de guerra.

*Objetos que no pueden estar comprendidos en el contrabando de guerra.*

1437. No se considerarán comprendidas entre los objetos de contrabando de guerra las armas y las municiones que se encuentren á bordo de nave neutral y que se deban considerar destinadas al uso de la misma y para las necesidades de la defensa.

1438. No se asimilará al contrabando de guerra el transporte de la correspondencia ordinaria contenida en las balijas postales destinadas á un puerto enemigo y procedente de puerto neutral, ni el transporte de despachos procedentes de los ministros ó de los cónsules del Estado beligerante, acreditados ó residentes en un puerto neutral y dirigidos al propio Gobierno.

No interrumpiéndose durante la guerra las relaciones diplomáticas entre los Estados beligerantes y los neutrales, preciso es admitir también que la correspondencia de los ministros ó de los cónsules residentes en los Estados neutrales con el propio Gobierno no puede interrumpirse por la guerra.

1439. No se calificará como contrabando de guerra el hecho de un buque neutral que voluntariamente se haya prestado á transportar á los ciudadanos de una ú otra de las partes beligerantes residentes en el extranjero y que al estallar la guerra quieran dirigirse á su patria, aunque haya motivos para suponer que van para tomar parte en la guerra.

Los que emigran, aunque sea con intención de alistarse como voluntarios en los ejércitos de su país, no pueden ciertamente ser considerados como soldados, ni, por consiguiente, asimilarse el hecho de transportarlos al transporte de soldados, prohibido en la regla 1433.

*Sanciones penales para el transporte de contrabando de guerra.*

1440. El transporte del contrabando de guerra, sea hecho por buque enemigo ó por buque neutral, entrañará la aplicación de las sanciones penales establecidas según el derecho común ó según el derecho convencional, para impedir y reprimir tal hecho ilícito de ayuda durante la guerra.

Las sanciones penales no podrán aplicarse sino en los hechos que puedan calificarse de contrabando de guerra, según las reglas anteriormente establecidas.

1441. Las sanciones penales para impedir el transporte del contrabando de guerra no pueden asumir carácter y naturaleza de pena para reprimir el hecho, como si fuera un delito imputable, sino que deben ordenarse á velar por el derecho de legítima defensa perteneciente al beligerante, en contra de su enemigo. No pueden, pues, exagerarse y agravarse, á fin de hacer más eficaz la represión, sino que deben ser restringidas y limitadas, ó lo que sea necesario, para poner á salvo el derecho de defensa.

1442. Incumbe á los Gobiernos de los Estados establecer de acuerdo un reglamento internacional acerca de las sanciones penales adecuadas á impedir los hechos ilícitos de ayuda militar en tiempo de guerra, á fin de eliminar así toda arbitrariedad en materia tan delicada.

Hasta que no se realice tal acuerdo, las sanciones penales no podrán estar justificadas sino cuando estén conformes con los principios generales del derecho internacional.

*Sanciones penales, según los principios generales del derecho internacional.*

1443. Al beligerante corresponde el derecho de confiscar todos los objetos encontrados á bordo de los buques neutrales, los cuales constituyan el contrabando de guerra según el derecho internacional.

1444. El beligerante podrá detener y retener á la nave que

transporte el contrabando tanto tiempo cuanto pueda ser necesario para confiscar los objetos y transportarlos á lugar seguro.

1445. El derecho de coger la nave neutral que transporte el contrabando puede ser atribuido al beligerante solamente en el caso de que aquélla, por el hecho de ayuda militar, pueda ser asimilada á una nave enemiga.

Esto ocurrirá cuando los hechos y circunstancias sean de tal naturaleza, que la nave sea culpable de tomar participación activa en las hostilidades.

1446. Se podrá considerar que existe participación activa en las hostilidades, en los siguientes casos de fragancia:

- a) Cuando la nave se haya prestado, voluntaria y conscientemente, á transportar soldados al enemigo;
- b) Cuando consciente y voluntariamente se haya alistado para transportar despachos al enemigo en las circunstancias requeridas para que se consideren como contrabando de guerra;
- c) Cuando se haya alistado para transportar víveres y provisiones á los buques de guerra ó al ejército;
- d) Cuando esté destinada á ponerse á disposición del beligerante;
- e) Cuando las mercancías de contrabando que transporte constituyan la parte principal de la carga (*tres cuartos, ó no menos de dos tercios*);
- f) Cuando á consecuencia de ser sospechosa de transportar el contrabando, haya resistido con la fuerza el someterse á la visita.

Las reglas propuestas se fundan en el concepto de que el derecho excepcional vigente durante el estado de guerra puede conceder al beligerante que impida cualquier acto de parte de los neutrales, del que pueda derivarse un daño para los intereses de la propia defensa, pero sin que pueda asumir la condición de legislador, con la potestad de obligar á todos á respetar los propios decretos, y aplicar á título de castigo las más severas sanciones para aterrar ó vigilar más eficazmente los propios intereses. De esta suerte se admitiría que el beligerante pudiese ostentar un derecho de jurisdicción en alta mar, calificar de delitos los hechos que lastimasen sus derechos, y someter á las sanciones penales por él establecidas á los que contravinieran á sus decretos. Que por consiguiente pudiera ser lícito, para hacer más eficaz la represión, agravar la pena, confiscando á los buques que transportasen los objetos declarados como contrabando de guerra por dicho beligerante, bajo pretexto de velar así por los propios derechos mediante intimidación mayor contra los que intentaran lesionarlos. El concepto más justo es el de que el derecho del beligerante se reduce á proveer eficazmente á la propia defensa, y someter á

las leyes de la guerra al enemigo solamente cuando realice actos de hostilidad reales y actuales, siguiéndose de esto que indudablemente puede apoderarse de los objetos calificados como contrabando de guerra, pero no de la nave que los transporta, porque el hecho puro y simple del transporte puede ser considerado como un acto comercial, y porque, además, no puede ostentar jurisdicción para castigar á quien haya contravenido á lo dispuesto. Si todos los Estados se concertasen para calificar el contrabando de guerra como un delito de derecho internacional, y establecieran, también de acuerdo, que deba ser sometida á la confiscación la nave que lo haya cometido, tal confiscación podría justificarse como violación de la ley común promulgada por los Estados; pero en las condiciones actuales, el beligerante no puede ejercer más que los derechos excepcionales que le corresponden durante el estado de guerra, y que se refieran á la misma. Ahora bien: con arreglo á ellos, no puede justificarse la confiscación del buque que transporte el contrabando de guerra.

Es diferente cuando la nave tome parte activa en las hostilidades, como en los casos que hemos señalado. Cuando comete un acto de ayuda militar tan importante que pueda ser considerado como enemigo, es lógico que pueda ser asimilado á un buque particular agregado á los buques de guerra.

En cualquier otro caso, debe admitirse que la nave que por su cuenta y riesgo emprenda el transporte ilícito, debe atenerse á todas las consecuencias que se puedan derivar de ello; y que si el beligerante la interrumpe su viaje, si la obliga á detenerse, si para poner en seguro los objetos del contrabando la obliga á transportarlos á uno de los puertos del Estado, no puede quejarse, porque sufre las consecuencias del hecho ilícito y del riesgo; pero cuando el beligerante haya atendido así á sus propios derechos, no puede pedir más á la nave, porque no se ha de decir que con el transporte del contrabando haya tomado parte activa en las hostilidades, y, por lo tanto, no puede admitirse que sea tratada como nave enemiga.

Véase, para el mayor desarrollo de nuestro concepto, el artículo que publicamos en las *Pandectas francesas*, frase *Contrabando de guerra*, y el opúsculo sobre el mismo asunto, traducido y publicado en Madrid, REVISTA DE LEGISLACIÓN, 1896.

1447. En ningún caso podrá el beligerante confiscar la parte de carga lícita que se encuentre á bordo de la nave que transporte el contrabando.

Los propietarios de las mercancías lícitas no podrán, sin embargo, exigir del beligerante la indemnización de perjuicios ocasionados por la interrupción del viaje ó el secuestro de la nave, sino que deberán entablar la acción contra el capitán ó el armador.

Aun en la hipótesis de que la carga lícita y la ilícita pertenecieran al mismo propietario, no se podría justificar jamás la confiscación de la carga lícita. Tal hecho asumiría, en efecto, el carácter real y propio de castigo, y ya

hemos dicho que la confiscación en caso de contrabando de guerra debe restringirse dentro de los límites requeridos por el derecho de guerra. Se puede, sin embargo, admitir que cuando el beligerante tenga derecho de retener la nave que transporte el contrabando, ó de confiscarla en las circunstancias excepcionales arriba mencionadas, pueda interrumpir el viaje de la nave, y que, ejercitando así el propio derecho, no deba estar obligado á la indemnización de los daños que se puedan originar. De éstos debe responder el capitán ó el armador, según los principios del derecho común relativos á la contrata de transporte, los cuales determinan la responsabilidad de uno ó de otro respecto de los propietarios de las mercancías por los daños eventuales que durante la navegación se ocasionen por culpa del que vaya al mando de la nave.

1448. Incumbe á los Estados civilizados que suscribieron la declaración hecha por el Congreso de París de 1856, ó que se adhieron á la misma, despejar toda duda acerca de las reglas de derecho marítimo en tiempo de guerra, determinando de acuerdo lo que deba ser calificado de contrabando de guerra, y fijando las sanciones penales para velar por el derecho correspondiente al beligerante de impedir los transportes ilícitos en tiempo de guerra.

CAPILLA ALFONSO