

S11. En lo que se refiere á la obligación impuesta á los navegantes de construir buques exclusivamente fluviales, podría esto limitarse á cierta parte del río en que fuese necesario, pero no debería imponerse como una obligación general, siéndolo sólo para la seguridad de la navegación el proveerse de un piloto ó práctico en ciertas localidades.

Proponemos, pues, como regla:

g) Los buques que pueden navegar en alta mar deben ser admitidos á verificarlo en los ríos internacionales bajo la misma norma establecida para la navegación marítima (1); pero podrá imponerse á aquéllos el deber de proveerse de un piloto ó práctico del país en las circunstancias ó en los puntos en que el abandonar la dirección del buque á los navegantes extranjeros pudiera ser peligroso.

S12. Las reglas relativas á la navegación fluvial deberían regir ésta, no solamente en la sección principal del río internacional, sino en los brazos del mismo río que se hallen en comunicación con el mar. Estos brazos deben considerarse como formando parte del río, siempre que presenten las mismas condiciones para la navegación (2).

Cuando se proclamen las reglas para la navegación en los ríos internacionales por la mayor parte de los Estados civilizados, deberán ser respetados y observados por todos, y á semejanza de las

(1) Según el último convenio, relativo á la navegación del Rhin, concluido en Mannheim el 17 de Octubre de 1869, entre los Estados fronterizos, son admitidos á la navegación de aquel río: «los barcos que tengan derecho á enarbolar el pabellón de uno de los Estados ribereños», y esta restricción, como observó, con razón, ROLIN JAEQUEMYS (*Revue de Droit int.*, 1869, pág. 152), no está de acuerdo con el principio de la libertad de navegación.

Es verdad que el nuevo convenio establece, que para obtener la patente que da derecho á conducir un barco de vela ó de vapor por el Rhin, no es necesario ser ciudadano de uno de los Estados fronterizos, sino que basta haber fijado el domicilio en cualquiera de ellos; pero es todavía una grave restricción á la libertad el imponer esta obligación no justificada en modo alguno. Si solamente se hubiese exigido la elección del domicilio, habría podido justificarse ésta por la responsabilidad especial que asume el que dirige un barco por este río.

(2) Casi todos los grandes ríos, antes de penetrar en el mar, se dividen en dos ó más brazos. El Danubio tiene tres principales, Kilia, Sulina y San Jorge. El Rhin se bifurca cerca de Emmerich, y junto á Nimega se divide en tres brazos, el Wahal, Leck é Issel. Con motivo de la navegación del Rhin, fué precisamente por lo que se discutía la cuestión de si el régimen convencional de la navegación rhenana debía aplicarse también á los brazos en que se dividía dicho río. (V. WHEATON, *Droit int.*, l. c., § 17.)

demás reglas del derecho internacional, deberían estar bajo la garantía colectiva de todos los Estados, los cuales, así como tienen derecho á gozar de la libertad de navegar, así también podrán exigir que se mantengan las condiciones establecidas mediante el *consensus gentium* para ejercitar dicha libertad, no pudiendo ninguno de los Estados fronterizos, ni la mayoría de ellos, modificar dichas reglas mediante un acuerdo.

Para la observancia de tales reglas y la aplicación de la penalidad relativa en caso de la violación de las mismas, parece indispensable establecer una jurisdicción especial; pero al decir esto, no justificamos el sistema seguido por aquellos que han legitimado la institución de una jurisdicción de esta clase para todas las cuestiones que puedan surgir con motivo de la navegación fluvial.

Respecto á esta, es necesario hacer una distinción. Las cuestiones pueden ser relativas á la administración fluvial, á los intereses de los condóminos, á la distribución de los gastos y de las cargas, á la repartición de los derechos de navegación, etc., cuyas cuestiones interesan sólo á los Estados fronterizos, los cuales podrán establecer una comisión permanente en la que estén todos representados, y revestirla de una jurisdicción especial para todas las cuestiones técnicas y administrativas que puedan surgir en el ejercicio de los derechos y de los deberes que del condominio se derivan.

Las cuestiones que pudieran surgir por la violación de las reglas aplicables á los ríos internacionales, deberían deferirse á un Tribunal especial, formado por los representantes, no sólo de los Estados fronterizos, sino también de los demás que intervengan.

Este sería un verdadero tribunal internacional con jurisdicción especial, llamado á decidir si habían sido ó no violadas las reglas de derecho público relativas á los ríos internacionales, y tendría facultad para aplicar la pena al autor de la violación.

Las cuestiones que surgieran por hechos de los particulares ocasionados por cualquier accidente de la navegación, deberían decidirse por los Tribunales de la sección del río donde el hecho ocurriese, y de conformidad con las leyes allí vigentes. Así, mientras se obtuviese la pronta y recta administración de justicia, se evitaría el inconveniente de crear una jurisdicción internacional especial y sustituir con ella las jurisdicciones territoriales ordinarias, aun para los hechos en materia civil y penal que, aunque

acaecidos en el curso de la navegación fluvial, no interesan en lo más mínimo el Derecho internacional (1).

813. Tócanos examinar ahora el caso en que el río no atraviese sino que separe el territorio de dos Estados, de modo que constituya la línea fronteriza de ambos. En este caso las cuestiones que puedan surgir versarán sobre el límite de dicha línea, y acerca de la propiedad de las islas que se formen en el curso del río.

Acerca de la primera, la regla más comunmente aceptada es, que cuando uno ú otro Estado no puedan hacer valer títulos bien fundados para reivindicar en su provecho la propiedad de todo el río, se considere que el centro de éste es el límite de la frontera de dichos Estados y de su respectiva posesión. Conviene, sin embargo, notar que la parte central del río no es siempre aquella que se halla á igual distancia de ambas orillas, sino la que se encuentra en medio del lecho y es la más profunda y donde lleva más fuerza la corriente. Esta línea se denomina *thalweg* (2).

Si el río abandonase su antiguo lecho y formase un nuevo cauce, la frontera de los dos Estados será siempre determinada por el antiguo álveo; y si el cambio de curso se verificase sucesiva y gradualmente, la línea fronteriza sería determinada por la naturaleza misma de las cosas, y cada Estado tendría que soportar las disminuciones ó disfrutar los aumentos de territorio que el cambio trajese consigo.

814. Las islas que se formen en el curso del río correspondrán á uno ú otro Estado limítrofe, según se hallen en una ú otra parte de aquél, y las que se formen en el centro de la corriente habrán de dividirse por mitad entre los dos Estados. Debemos

(1) Véase en la *Revue de Droit int.* de 1869, el importante artículo de GODEFROI, que, con argumentos muy fundados, critica el convenio de Manheim que conservó la institución de la jurisdicción especial para las acciones civiles y penales procedentes de hechos relativos á la navegación del Rhin, y ASSEK, *ibid.*, pág. 624.

(2) «El *thalweg* es la parte más profunda del lecho del río en donde la corriente lleva mayor rapidez.» Esto dice ENGELHARDT en la nota á la página 73 de la obra citada. No es, pues, en medio del río donde se halla la línea que forma la frontera, sino en la parte central de la gran corriente del canal. «No hay que decir que en la práctica, dice el citado escritor, no se determina la dirección del canal con una precisión matemática, esto es, que no se recurre á una medición minuciosa, propia para marcar todas las desviaciones del lecho fluvial en su mayor profundidad, contentándose ordinariamente con observar el curso de los buques de mayor tonelaje y marcarlo por medio de señales fijas, cuyos jalones permiten trazar gráficamente la línea media con exactitud suficiente.» *Du régime conventionnel des fleuves*, pág. 74.

observar, sin embargo, que cuando la isla así formada se considerase como propiedad de uno de los Estados, si por variaciones sucesivas y graduales del curso del río variase también el *thalweg* de modo que la isla quedase en la parte correspondiente al otro Estado según la nueva línea de demarcación, no cambiará esto los derechos de propiedad ya adquiridos, pero se modificarán los derechos de jurisdicción y de soberanía (1).

815. Pasemos ahora á examinar el caso en que un río navegable y en comunicación con el mar, corra por el territorio de un solo Estado.

Bluntschli no establece diferencia alguna entre esta hipótesis y la otra sobre que hemos discurrido anteriormente, y admite que el principio de la libertad de navegación deberá reconocerse siempre que el río sea navegable y esté en comunicación con el mar. «No se deberá restringir la regla, dice, como han hecho los tratados de 1815, á los ríos *comunes*, esto es, á los que atraviesan el territorio de varios Estados. Admítase, en efecto, que el derecho de navegación deberá concederse á los buques de todos los Estados, no á los de los Estados fronterizos solamente. ¿Por qué razón los dos ó tres Estados fronterizos de un río habrán de estar obligados á dejar entrar los buques de todos los demás, no sólo á los suyos propios, y el Estado que posee todo el curso de un río ha de poder prohibir la entrada á los otros pueblos? El Estado que posee todo el curso de un río, no puede tener sobre éste más derechos que los Estados fronterizos tienen sobre el río común. Cuando se descende al fondo de las cosas no se ve la razón para conceder á todos los pueblos la libre navegación del Rhin y no la del Támesis ó el Loira, pues, de lo contrario, nos veríamos obligados á admitir este absurdo razonamiento: que si un río que atraviesa diversos Estados viene después á formar parte del territorio de uno solo, podrá éste prohibir la entrada á los demás pueblos. El Misisipi, que era un río común, pertenece ahora por completo en todo su curso á los

(1) Cuando la línea del *thalweg* varíe de modo que la isla pase á la parte sujeta á la jurisdicción del otro Estado ó se aproxime al territorio del mismo, en este caso, convendrá distinguir lo que se refiere á los derechos de propiedad y lo que respecta al derecho de soberanía. Los primeros, se rigen por el derecho privado, y una vez adquiridos, no pueden perderse por una accidental mudanza de la cosa. Los segundos se rigen por el derecho público, que no consiente que una soberanía extranjera ejerza sus derechos ni aun sobre la porción de tierra más insignificante que se halla dentro de los límites ó en las aguas territoriales de otro Estado. Si la isla perteneciese al Estado mismo, continuaría éste poseyéndola á título particular, como sucede con los bienes que posee en territorio extranjero.

Estados Unidos. El Pó, que también era río internacional, pertenece hoy al territorio italiano, mas no por esto han cambiado de naturaleza. La libre navegación fluvial no tiene por base el hecho de que las orillas del río sean propiedad de diversos Estados, sino la de que el río comunique con el mar; pues estando éste abierto al comercio de todos los pueblos, su libertad trae consigo, necesariamente, la de la navegación fluvial» (1).

Pierantoni (2) sigue en esto la opinión de Bluntschli.

§16. Nosotros opinamos que puede establecerse una diferencia legítima con los mismos principios de libertad de navegación que quieren defenderse. En efecto, cuando se habla de libertad de navegación por los ríos que comunican con el mar, se discurre sobre ello para reclamar el derecho de servirse de un importante medio de comunicación. Ahora bien; si se quiere aceptar el principio romano (3) de que el agua corriente es cosa común por el derecho de gentes, y fundar sobre este principio el de servirse libremente del agua de un río, ó si se quiere fundar este mismo derecho sobre el principio de Grocio y de Wheaton, esto es, el de que no puede negarse el *uso inofensivo*, y deducir de aquí que, como este principio se aplica al río que corre al través del territorio de varios Estados, debe aplicarse también al que corre por el de uno solo, no se hallarán argumentos fundados para impugnarlo. Mas, conviene considerar que de la libertad de navegación no se habla como de un derecho abstracto, sino como de un derecho que equivale, en la práctica, á servirse libremente del río para las necesidades del comercio, para el transporte de los pasajeros y para todo otro medio de comunicación. Cuando el río pertenece á varios Estados, cada cual de ellos tiene derecho á hacer el comercio con todo el mundo, y puede exigir que los demás no opongan el más mínimo obstáculo á que el comercio pueda ejercerse por todos los pueblos del Universo con la misma libertad que en alta mar. De aquí el régimen internacional de la navegación fluvial obligatorio para todos los Estados fronterizos. Cuando el río corre solamente

(1) *Droit int. codifié*, nota al § 314.

(2) *I fiume e la convenzione internazionale du Manheim*.

(3) Los romanos clasificaban los ríos navegables entre las *res publicae* y no entre las *res communes*, como el mar; por lo cual, según el principio romano, que se aplicaba á los ríos que corrían en el territorio del imperio, eran éstos propiedad pública del Estado, no propiedad común de todo el género humano. *Quaedam enim naturali jure communia sunt omnium: quaedam publica... Et quidem naturali jure communia sunt omnia haec. Aer, aqua profluens et mare, et per hoc littora maris... Flumina autem omnia et portus publica sunt.*—(*Instituta*, libro XI, tit. I, §§ 1.º y 2.º)

por el territorio de un Estado, puede éste, con la más completa libertad é independencia, servirse ó no de este medio para comunicarse con los demás Estados; puede comerciar ó no; puede permitir ó no á los demás pueblos el uso de las orillas; establecer las condiciones para aquellos que quieran utilizar el río, y hacer que éstas sean más favorables para unos que para otros, concediendo á los primeros el servirse de sus puertos y negándolo por completo á los segundos. ¿Podrá acaso, en virtud del principio de que el agua corriente es cosa común, obligarse á un Estado á ejercer el comercio ó imponerle las condiciones bajo las cuales debe verificarlo? Claro es, que si se quisiera negar al Estado la posesión del agua corriente, no se le puede negar el derecho de disponer de las orillas con la más completa independencia. Si las posee todas, disponiendo de ellas, siquiera sea irracionalmente, no ocasiona daño á nadie.

Es cierto que si en vez de consultar los principios del derecho, se quisiese atender á los de una política ilustrada, debería sostenerse que el principio de la libre navegación debe admitirse para todos los ríos sin distinción; y estamos seguros de que con el triunfo de los principios del libre cambio y de la libertad comercial desaparecerán todos los obstáculos que se oponen á la libre navegación fluvial. Según los principios del derecho estricto, el Estado á quien pertenece todo el territorio recorrido por un río, no puede quedar sujeto al derecho internacional relativo á la navegación de los ríos de esta clase sin un grave ataque á su independencia.

Para completar la exposición del derecho relativo á los ríos internacionales, consideramos oportuno dar á conocer sumariamente el derecho que rige en la práctica la navegación de los principales ríos de Europa, é indicar cómo ha ido estableciéndose históricamente este derecho.

EL RHIN

§17. Es el Rhin uno de los ríos más importantes de Europa, por la longitud de su curso y por el caudal de sus aguas, y ha dado lugar á interminables disputas entre los Gobiernos que han poseído sus riberas. En los tiempos feudales fué muy complicada la cuestión de la navegación de dicho río (1). Las primeras reglas ó

(1) Una parte del río, precisamente aquella que baña la Alsacia, perte-

principios de derecho relativos á la libertad de la navegación para las necesidades del comercio con el Rhin, se establecieron en el tratado de Münster en 24 de Octubre de 1648, prohibiendo que se impusieran nuevas cargas de entrada ó de tránsito, § 85 (1), y en el de Ryswick de 20 de Septiembre y 30 de Octubre de 1697 (2), y en cuyo art. 18 se declaró la libre navegación del Rhin.

En el tratado firmado en La Haya en 16 de Marzo de 1795, entre Francia y las Provincias Unidas de los Países Bajos, se confirmó la libre navegación por este río solamente respecto á los dos Estados contratantes, conviniéndose en el art. 18 que los buques franceses y los de las Provincias Unidas podrían navegar en igualdad de condiciones (3). También en el tratado de Campoformio, firmado en 17 de Octubre de 1797 entre Francia y Austria, fué admitido el principio de la libre navegación respecto de los Estados fronterizos. Hállase, en efecto, en su art. 11 estipulada la reciproca libertad de navegación por todos los ríos y canales navegables que se hallen en los confines de ambos Estados (4); y por un tratado secreto de igual fecha se comprometía el emperador de Austria á interponer sus buenos oficios para obtener que la navegación del Rhin fuese efectivamente libre para la República francesa y para los Estados del Imperio situados en la orilla derecha de este río, desde Huninga hasta la entrada del Rhin en el territorio que formaba la República batava (5). Mas cuando se reunieron después para concertar las condiciones de la paz en aquel Congreso que duró desde el 9 de Diciembre de 1797 á 8 de Abril de 1799, interrumpido por nuevas guerras y nuevas treguas, y que concluyó con la paz de Rastadt, encontró muchos obstáculos la base de la libertad, y en un principio no pudo llegarse á ninguna conclusión práctica (6), siendo necesario, después de la paz firmada en Lune-

necia á los Strasburgueses, que excluían á los barqueros de Colonia y de Maguncia de la navegación de aquella parte, mientras ellos se creían autorizados para frecuentar las regiones superiores por las concesiones obtenidas de los emperadores Federico I (1190), Federico II (1236), Enrique VII (1310). En 1681, se convino que la navegación desde Strasburgo á Maguncia quedaria reservada á los de Strasburgo para la bajada, y á los de Maguncia para la subida, excepto en los tres meses de feria de Maguncia, en los que se permitía también la subida á los Strasburgueses.

(1) DUMONT, *Corps Univ. Diplomat.*, tomo VI, págs. 450 á 469.

(2) Idem id., tomo VII, págs. 2 y 399.

(3) MARTENS, *Recueil*, segunda edición, tomo VI, pág. 88.

(4) Idem id., pág. 420.

(5) Idem id., pág. 427.

(6) Véase SCHOELL, *Hist. des traités*, tomo II, pág. 31 (edición de Bruselas).

ville el 9 de Febrero de 1801 (1), reclamar el cumplimiento de los acuerdos de Campoformio, y confiar á una Diputación extraordinaria del Imperio la formación de un proyecto de libre navegación del Rhin. La Comisión estableció las reglas generales para la libertad de navegación, poniendo como base que los peajes que se percibieran, tanto en la orilla derecha como en la izquierda del Rhin, debían quedar abolidos, y que no fuese lícito en adelante restablecerlos bajo ninguna forma (art. 39 del acta firmada en Ratisbona el 27 de Abril de 1803) (2). Sobre estas bases redactóse después el convenio para la navegación del Rhin entre Alemania y Francia, cuya acta fué suscrita en París en 15 de Agosto de 1804 (3), siendo ésta la primera en que el principio de la libre navegación fluvial, no sólo fué enunciado, sino reducido á regla concreta.

§18. Este acta, sin embargo, no sirvió para refrenar los abusos, siendo necesario confirmar y reforzar más decididamente el principio de libertad, lo cual se verificó en el tratado de París de 30 de Mayo de 1814, en estos términos: «Art. 5.º La navegación por el Rhin desde el punto en que es navegable, hasta el mar, y reciprocamente, será libre de tal modo que no podrá prohibirse á nadie. El futuro Congreso se ocupará de los principios á que han de arreglarse los derechos que hayan de imponerse por los Estados ribereños del modo más equitativo y favorable al comercio de todas las naciones» (4).

Estas disposiciones, mejor desarrolladas en los artículos 108 al 116 del Congreso de Viena, formaron la base del reglamento de navegación rhenana de 19 de Marzo de 1815, que es uno de los anexos de aquel Congreso (5).

§19. Mas no se evitaron con esto las disputas interminables. El Gobierno holandés interpretaba á su modo las palabras del tratado de Viena, *jusqu' á la mer*, diciendo que estas expresiones no podían considerarse sinónimas de estas otras: *jusque dans la mer*, y sostenía que los Estados fronterizos podían reclamar el derecho de navegar libremente hasta cierto punto del río; pero, como para pasar al mar debían antes verificarlo por las aguas que se hallaban en su territorio, tenía derecho el Gobierno holandés á imponer una tasa como condición para conceder el paso (6).

(1) MARTENS, *Recueil*, segunda edición, tomo VIII, pág. 296.

(2) *Recez de la deputation de l'empire*, MARTENS, lugar citado, pág. 455.

(3) MARTENS, *Recueil*, segunda edición, tomo VIII, pág. 261.

(4) MARTENS, *N. R.*, tomo II.

(5) Idem id., pág. 436.

(6) Para mayor esclarecimiento de la cuestión, conviene saber que la

Viniendo á las vías de hecho, estableció Holanda su aduana cerca de Gorcum, donde decía que terminaba el río común, sometiendo los buques á un impuesto de tránsito, que era una verdadera tasa de peaje marítimo.

Natural era que este odioso impuesto originase muchas reclamaciones. En 1822, con ocasión del Congreso de Verona, dirigió Prusia una nota á las grandes Potencias que habían suscrito el tratado de París, llamando su atención acerca del verdadero significado de las palabras antes mencionadas. También Austria dirigió una nota en Febrero de 1826, y, después de largas disputas diplomáticas, fué necesario llegar á un acuerdo, celebrándose el convenio de Maguncia de 31 de Marzo á 16 de Junio de 1831, en cuyo convenio se reconoció que el río debía ser libre para la navegación desde el punto en que es navegable *hasta el mar (bis in die sea)* y que las dos vías para llegar al mismo serían Leck y Wahal, pagándose de una vez una cantidad fija destinada á compensar y reemplazar los derechos de peaje y otros de la misma naturaleza.

Tampoco este convenio hizo desaparecer los impedimentos que se oponían á la libre navegación rhenana, y continuaron los impuestos haciéndola difícil para los buques extranjeros. Protestaron las Cámaras de comercio, y se reunió un *meeting* en Coblenza, el 17 de Julio de 1860, para obtener la supresión de estos peajes ilegales que arruinaban el comercio, colocando la navegación rhenana en tales condiciones que no era posible hacer una verdadera

masa de agua que forma el Rhin, se divide en tres brazos cerca de Nimega, que toman los nombres de Wahal, Leck é Issel. La primera baja de Gorcum donde toma el nombre de Mosa; la segunda desemboca en el mar cerca de Rotterdam, y la tercera desagua en el Zuiderzee. Ninguno de estos tres brazos se denomina Rhin. Este nombre se da á una especie de canal ó arroyo que se separa del Leck en Wyck, pasa por Utrecht y Leiden, perdiendo constantemente parte de su pequeño caudal, hasta el punto de no llegar al mar, pues se pierde en las inmediaciones de Kulwyck.

El Rhin propiamente dicho no puede servir, por consiguiente, para navegar hasta el mar, y se convino entre Holanda y los demás Estados que se considerase el Leck como continuación de aquel río. Pero el brazo más caudaloso y que mejor sirve para la navegación es el Wahal. El Gobierno holandés sostenía que terminando el Wahal en Gorcum, debía considerarse este punto como el límite convencional del Rhin. El resto del río desde Gorcum á Grovenlingen, las bocas del Mosa, lo consideraba el Gobierno holandés como parte de sus dominios marítimos ó como un brazo de mar encerrado dentro de su territorio, sosteniendo, por tanto, que tenía derecho á sujetar á impuesto á los buques que por allí pasasen, sin sujeción alguna á los reglamentos y convenios relativos á la navegación del Rhin. Conf. PHILLIMORE, *Int. Law*, tomo I, § 168.—ENGELHARDT, *Fleuves internationaux*.—CALVO, § 261.

competencia á los transportes por la vía de tierra. Nombróse un comité para sostener aquella justa causa, llegándose finalmente á ver abolidos los derechos de peaje en 1866, en cuya fecha desaparecieron al cabo los últimos vestigios de todo obstáculo ilegal opuesto á la navegación y al comercio.

El reconocimiento legal de este nuevo sistema liberal se verificó en Manheim, donde los Estados fronterizos suscribieron el convenio relativo á la navegación rhenana el 17 de Octubre de 1868 (1).

Este convenio, que deja aun mucho que desear bajo el punto de vista de la completa libertad, es el que rige hoy acerca de la navegación por este río.

EL ELBA

§ 20. En el tratado entre Prusia y Sajonia, suscrito en Viena el 18 de Mayo de 1815, se convino, en su artículo 17, aplicar al río Elba los principios generales proclamados en el Congreso de Viena, encomendándose á una Comisión la formación del respectivo reglamento.

Este reglamento fué redactado en treinta y tres artículos y suscrito en Dresde el 23 de Junio de 1821 por la mayor parte de los Estados fronterizos (2), adhiriéndose después á él los Principados de Anhalt-Kothen y Analt-Dessau por el tratado firmado en Berlín el 17 de Julio de 1828 (3); el ducado de Anhalt-Bernburgo, por el tratado suscrito en Berlín el 17 de Marzo de 1831 (4); el reino de Sajonia, por el convenio de 29 de Agosto de 1835 (5). Firmóse después en Dresde otro convenio entre Dinamarca (Holstein) y Hannover en 13 de Mayo de 1843 (6) y otro en 30 de Agosto del mismo año, relativo al procedimiento para revisar el acta de navegación.

En efecto, el acta de 1821 no satisfacía las necesidades de la

(1) V. el convenio suscrito entre los Países Bajos, Gran Ducado de Baden, Baviera y Francia, Gran Ducado de Hesse y Prusia. MARTENS, *Nouveau Recueil general*, t. XX, y las observaciones críticas sobre dicho convenio en la *Rev. de Droit inter.*, 1869. ROLIN JAEQUEMYS, pág. 151; GODEFFROY, pág. 594; ASSER, pág. 622. V. también á PIERANTONI, *La convenzione int. du Manheim*.

(2) MARTENS, *Nouveau Recueil*, t. V, pág. 714.

(3) *Idem id.*, t. VIII, pág. 652.

(4) *Idem id.*, t. IX, pág. 365.

(5) *Idem id.* t. XIII, pág. 411.

(6) *Idem id.*, t. V, pág. 292.