

extracta de esta regla, admitida tácitamente, al menos por Halleck, nos parece peligrosa en el estado y significacion actual de las relaciones internacionales é inconciliable con muchos de los principios fundamentales que asienta el mismo publicista. La mayor parte de las repúblicas sud-americanas fueron ha poco tiempo reconocidas por España, mientras que la del Perú no lo hasido aun. Y bien, si la referida nacion declarara la guerra á otra cualquiera potencia de Europa ¿podria condenar como buena presa los buques de su antigua colonia no reconocida, ocupados en traficar con el enemigo? Por nuestra parte no lo sostendriamos. *

Pasavantes. § 473. Los *pasavantes* ó permisos particulares de comercio con el enemigo concedidos por el gobierno de una nacion á favor de sus súbditos, han sido muy frecuentes en las guerras sostenidas por Inglaterra. En 1808 y 1809, el gobierno inglés expidió 16,000 y 8,000 en 1811.

Las últimas luchas europeas, la [de Crimea en 1854, y la de Italia en 1859, han modificado notablemente con respecto á algunas potencias, esta parte del derecho internacional. La historia de la neutralidad y la discusion de sus derechos y deberes nos dará ocasion de examinar estas modificaciones y ocuparnos de su valor práctico. **

Carácter de las licencias para traficar. § 474. Algunos beligerantes expiden en favor de sus ciudadanos, de sus enemigos ó de neutrales, *licencias de tráfico*, que no son otra cosa mas que un salvo-conducto para ocuparse de un comercio prohibido por las leyes de la guerra, y que, merced á ellas, está exento de toda penalidad. Las autoridades y tribunales pertenecientes al Estado que las concede, se hallan obligados á respetarlas; pero no así los de la parte contraria para los cuales, como es muy justo, léjos de tener fuerza legal son condenables.

El individuo ó individuos que trafiquen á su amparo podrán ser castigados si no se atienen en un todo á su contexto, esto es, á la jurisdiccion en que deben extender su tráfico, á la clase de este y al tiempo de su duracion. Las faltas que se cometan en cuanto á la *can-*

* Halleck, *Int. law*, ch. 21, §§ 19, 20; Phillimore, *On int. law*, vol. III, § 69; Wildman, *Int. law*, vol. II, pp. 116, 259; Duer, *On insurance*, vol. I, pp. 587, 590, 591; Phillips, *On insurance*, vol. I, p. 82.

** Bello, *Derecho internacional*, pte. 2, cap. 2., § 3, p. 198; Hautefeuille, *Des droits et des devoirs des nations neutres en temps de guerre maritime*, préliminaire, p. 19 note.

idad de las mercancías no son comparables en gravedad con las que resultan del cambio de su *calidad* y de su *carácter*.

Unas y otras, empero, se castigan suavemente, en atencion á las circunstancias especiales que concurren, por lo general, en estos casos.

§ 475. La concesion de una *licencia general*, que es la suspension completa ó parcial del ejercicio de los derechos de la guerra, corresponde á la soberanía del Estado ó á una persona delegada por ella al efecto: así se hace en Inglaterra. Licencias generales.

En los Estados-Unidos se expiden por un decreto del congreso, y en casos perentorios por el presidente de la república en su calidad de general en jefe de sus fuerzas militares y navales.

§ 476. De la misma autoridad, y por idénticas razones, emana la concesion de *licencias especiales* para viajar ó para la importacion ó exportacion de determinadas mercancías. Licencias especiales.

Esta regla admite excepciones que permiten que su expedicion pueda hacerse por el gobernador de una provincia, el jefe de un ejército ó el de una escuadra, bien entendido que en ese caso no son válidas mas que dentro de los límites de jurisdiccion de la autoridad que las ha concedido.

Así se efectuó en tiempo de la guerra de los Estados-Unidos con Méjico, y atendiendo á la escasez de víveres y á la falta de buques americanos en aquellas costas, se juzgaron estas razones suficientes para autorizar el ejercicio de ese poder discrecional. * Caso durante la guerra entre los Estados-Unidos y Méjico.

§ 477. Repetidas son las ocasiones en que se han concedido licencias durante la guerra, no solo para proteger á un enemigo que comercia en el país que las autoriza, sino en el caso contrario, y su autoridad y efectos han sido palpables, tanto por los fallos de los tribunales marítimos, como por la ley comun. Decisiones sobre su autoridad y efecto.

El caso mas notable en este asunto es el del buque americano *The Hope*, que navegaba de los Estados-Unidos á la península española, provisto de un documento de esta Caso del buque americano *The Hope*.

* Wheaton, *Elém. droit int.*, pte. 4, ch. 2, §§ 26, 27; Halleck, *Int. law*, ch. 28, §§ 1-3; Chitty, *Law of nations*, ch. 7; Kent, *Com. on am. law*, vol. I, pp. 163, 164; Grotius, *Droit de la guerre et de la paix*, édition Guillaumin, annotée par Pradier-Fodéré, liv. 3, ch. 21, § 14; Pistoye et Duverdy, *Traité des prises*, tit. 6, ch. 2, sec. 6; Manning, *Law of nations*, p. 123; Duer, *On insurance*, vol. I, pp. 355, 541, 594-619; Wildman, *Int. law*, vol. II, pp. 245, 247, 255; Dodson, *Admiralty reports*, vol. I, p. 226; Stewart, *Vice admiralty reports*, p. 367; Cushing, *Opinions of U. S. Atlys genl.*, vol. VI, p. 630.

clase, firmado por el almirante inglés de Halifax y por el cónsul de la misma nacion en Boston. Al fallar sobre la captura de este buque Sir Scott observó que ningun cónsul, en país alguno, se hallaba investido por razon de su empleo del poder de eximir la propiedad enemiga de los efectos de las hostilidades, y que ningun almirante puede conceder salvo-conductos de esta clase que sean válidos fuera de los límites de su jurisdiccion. Mas podrán estos actos considerarse como *sponsiones*, ó arreglos *sub spe rate*, cuya validez puede consagrar la ratificacion por la autoridad competente. Así aconteció en el hecho que nos ocupa, y por eso se procedió á su restitucion.

Por aquella época se apresaron tambien otros que conducian provisiones para la isla de San Bartolomé, con salvo-conductos firmados por el ministro inglés en los Estados-Unidos; pero como en estos casos no recayó la confirmacion del gobierno de Inglaterra, se declararon buena presa.

Lo cierto es que se cuentan pocas decisiones sobre esta materia de los tribunales americanos, y que en las del almirantazgo británico se nota una falta no pequeña de uniformidad, que algunos autores explican diciendo, que si bien ántes de la paz de Amiens estas licencias se consideraban como un acto de gracia especial, después de la renovacion de la guerra, su concesion por el gabinete de la Gran-Bretaña, se conceptuó mas bien como una cuestion de politica nacional, que como un favor particular.

Esto dió lugar á que la aplicacion de las leyes que rejian en la materia se hiciera por los magistrados ingleses de la manera mas amplia, posponiéndose en no pocas ocasiones su espíritu á la fuerza de las circunstancias . *

§ 478. No basta, para que una licencia sea válida, que esté expedida en toda forma; es preciso que la persona á quien se ha concedido no la haga nula por actos anteriores ó posteriores á su concesion. Con efecto, si el poseedor de un documento de este género traspasa las facultades que por él se le confieren, ó si para conseguirle ha ocultado calidades ó supuesto otras, podrá anularse ó retenerse su propiedad y hasta confiscarse, y se habrá

* Wheaton, *Elém. droit int.*, pte. 4, ch. 2, § 27; Halleck, *Int. law*, ch. 28, §§ 4, 5; Duer, *On insurance*, vol. I, pp. 594-598; Hautefeuille, *Droits des nations neutres*, vol. I, p. 17; Dodson, *Admiralty reports*, vol. I, p. 226; Stewart, *Vice admiralty reports*, p. 367.

hecho acreedor á las penas señaladas para el fraude que envuelve su conducta.

Un ejemplo tenemos de esto: un negociante inglés á quien se habia concedido un salvo-conducto para exportar mercancias de Inglaterra con destino á Holanda, lo hacia así, pero hallándose en comunicaciones particulares con la última, donde habia ejercido el comercio después de comenzada la guerra, las importaba como comerciante holandés. Descubierta su proceder, se anuló la licencia y se confiscaron sus propiedades. *

§ 479. Por mas que, como hemos dicho, no se apliquen las leyes en su extricto sentido al tratarse de las cuestiones que surgen de las *licencias de tráfico*, sus portadores deben obrar siempre con la mayor buena fé y rectitud, sin extralimitarse nunca, ni en nada, de las prescripciones que les son impuestas. **

§ 480. En la ejecucion de una licencia debe considerarse como la primera circunstancia material, en lo que se refiere á las intenciones del cesionario y á la buena fé del portador, *las personas con título para usarlas*, porque estos documentos no son objetos de trasferencia ó cesion, y los que reclaman la proteccion que concede á sus bienes, deben probar el origen de su concesion y la persona á quien le fué hecha.

Si se otorga, expresando que puede ser negociada, ó sino se nombra en ella la persona á quien se ha concedido, ó la que deba usarla puede legítimamente trasferirse ó venderse, y el comprador adquirirá las mismas inmunidades y derechos que si se le hubiese expedido directa y personalmente.

§ 481. Pero cuando no es negociable y fué obtenida en propio nombre y no en calidad de representantes ó agentes de otros, esto es, *para ellos mismos, sus agentes o tenedores de sus conocimientos*, no puede dispensar proteccion á la propiedad de aquellos para quienes los concesionarios obran como agentes. Por ejemplo, una licencia concedida á L. y M. y sus agentes, no protege á los demás que entren en la misma operacion, como sucederia, si se hubiese expedido á L. M. y compañía. ***

* Halleck, *Int. law*, ch. 28, § 6; Wildman, *Int. law*, vol. II, p. 250; Duer, *On insurance*, vol. I, pp. 594, 601, 602.

** Halleck, *Int. law*, ch. 28, § 7; Wildman, *Int. law*, vol. II, pp. 245 et seq.; Duer, *On insurance*, vol. I, pp. 598, 599.

*** Halleck, *Int. law*, ch. 28, §§ 8, 9; Duer, *On insurance*, vol. I, pp. 599, 606; Wildman, *Int. law*, vol. II, pp. 254, 255.

carácter del buque. § 482. El carácter del buque que conduce las mercancías que se trasportan en virtud de una *licencia*, debe tenerse muy en cuenta al ponerla en ejecución. Si determina que ha de servir para el transporte en cuestión un neutral de la nación A ó B, el cargador podrá usar de los de otra, que se halle en igualdad de condiciones, sin incurrir en grave falta, y lo mismo sucederá en el caso de que en vez de uno emplee dos ó mas; pero es necesario para que los efectos enemigos puedan importarse en una nave de igual calidad, que la *licencia* concedida para aquellas se extienda á él. De lo contrario, este no perdería su carácter nacional y estaría expuesto á la confiscación. *

Excepcion de una bandera particular. § 483. Si en la licencia para el transporte de mercancías se exceptúan los buques de una nacion cualquiera, la excepcion se refiere *al hecho* de la nacionalidad de la nave y á sus señales externas.

Por mas que los documentos manifiesten su pertenencia al Estado con cuya bandera navega, si se prueba que es realmente propiedad del exceptuado en la licencia, esta será nula y no podrá, por consiguiente protegerle. En este caso procederá su condenación, pero no la de las mercancías si sus dueños eran ignorantes del hecho.

Esto se hace con objeto de evitar que los barcos de una nacion exceptuada, se evadan del cumplimiento de las prescripciones que les conciernen, cambiando temporalmente de matrícula. **

Cambio del carácter nacional durante el viaje. § 484. Pero si no tuviesen ese carácter al zarpar de su fondeadero, y luego le adquiriesen durante su travesía, por conquista, anexión ú otro medio análogo, la licencia continuará con su fuerza y vigor, contando siempre con que las partes interesadas hayan obrado con la mayor rectitud.

Este es tambien el parecer del eminente jurisconsulto sir Scott. ***

Tiempo que dura la proteccion. § 485. La proteccion que resulta de la licencia cubre al buque en su viaje redondo, esto es, en la ida y vuelta del punto en que se hallaba al de su destino, siempre que regrese en lastre, pues sino lo hiciera y tomase á su bordo nuevas mercancías, ni estas ni aquel estarian exentas de confiscación. ****

* Halleck, *Int. law*, ch. 28, § 10; Duer, *On insurance*, vol. I, pp. 609, 612.
 ** Halleck, *Int. law*, ch. 28, § 11; Duer, *On insurance*, vol. I, p. 611; Wildman, *Int. law*, vol. II, p. 253.
 *** Halleck, *Int. law*, ch. 28, § 12; Wildman, *Int. law*, vol. II, p. 253; Duer, *On insurance*, vol. I, pp. 611, 612.
 **** Halleck, *Int. law*, ch. 28, § 13; Duer, *On insurance*, vol. I, p. 614; Wildman, *Int. law*, vol. II, p. 252.

§ 486. Hemos dicho ántes de ahora, aunque muy someramente, que al poner en ejecución una licencia debe tenerse muy en cuenta cual sea *la calidad y la cantidad de las mercancías que protege*, y hemos emitido la idea, sostenida igualmente por muy eminentes escritores, que la diferencia en la *cantidad* no siendo excesiva, se mira con mucha indulgencia: lo cual no sucede así respecto á la *calidad*.

Cantidad y calidad de las mercancías.

Si un barco conduce mercancías que no están designadas en la licencia, procede su confiscación: si además de las señaladas lleva otras, estas serán embargadas y aquellas no. Por último, si entre las que le están permitidas, oculta fraudulentamente algunas de especie distinta, la licencia es nula, su protección cesa naturalmente, y buque y mercancías serian confiscadas. Así acontecería, por ejemplo, en el caso de que uno autorizado para trasportar un cargamento de trigo ocultase entre él armas y municiones. *

§ 487. Hubo en Inglaterra una época en que era preciso para que se protegiese la propiedad de un enemigo, que estuviera dispuesto así expresamente, mas luego se determinó por la corte de la real hacienda que una licencia que contuviese las palabras « á quien quiera que la propiedad parezca pertenecer » protegia igualmente las mercancías embarcadas por cuenta de los súbditos del contrario. Sobre este particular M. Duer duda, si esto último deberá ser considerado únicamente como efecto de la inmensa liberalidad que dominaba por aquel tiempo en la Gran-Bretaña. **

Proteccion á las mercancías enemigas.

§ 488. Desde el momento en que se confiere una licencia á un extranjero enemigo, cesan todas sus incapacidades personales, y será considerado para los efectos de ella como súbdito del Estado que se la concede, y como tal, puede sostener, si llega el caso, pleitos y demandas ante sus tribunales. ***

Licencia á un extranjero enemigo.

§ 489. Por supuesto que si el cargamento para que se ha expedido se destruye ó averia, puede ser reemplazado por otro siempre que sea *enteramente igual*.

Si el cargamento se averia.

« Concediose una licencia, dice Wildman, á un buque neutral para exportar un cargamento especificado de Amsterdam. Así que estuvo listo zarpó del puerto, pero tuvo que ar-

Cambio de cargamento.

* Halleck, *Int. law*, ch. 28, § 14; Wildman, *Int. law*, vol. II, pp. 256, 257; Duer, *On insurance*, vol. I, p. 606, 617.
 ** Halleck, *Int. law*, ch. 28, § 15; Duer, *On insurance*, vol. I, pp. 604-605; Wildman, *Int. law*, vol. II, p. 255.
 *** Halleck, *Int. law*, ch. 28, § 16; Duer, *On insurance*, vol. I, p. 606.

ribar forzosamente á Medemlick, donde desembarcó los efectos que conducía y se hallaban tan averiados, que fué imposible reembarcarlos. Entónces tomó otros completamente idénticos, y pudo continuar su viaje bajo el amparo y la proteccion de la misma licencia que se expidió para el que sacara de aquel punto. »

No hubiera sucedido lo mismo si las mercancías embarcadas fuesen distintas. No cabe, pues, la menor duda de que está permitida la sustitucion de unas por otras, siempre que se encuentren en completa igualdad de circunstancias. *

Si no puede ser desembarcado. § 490. La misma perfecta identidad se exige en el caso de que el buque que las conduce vuelva á entrar con ellas en el puerto de donde salió, si algun accidente inevitable, como un bloqueo, el temor fundado de una captura ú otro análogo hubieran impedido su desembarco. **

Insuficiencia de las excusas en este particular. § 491. Jamás puede admitirse como excusa para recibir á bordo otras mercancías que las cubiertas por la licencia especial, la violencia real ó aparente empleada para ello por el gobierno hostil y el pretexto de haberlas recibido únicamente para evitar la captura. Porque si estas aserciones fuesen admitidas, se daría lugar á muy grandes abusos, visto lo difícil que es, sino imposible, contrastar sus grados de certeza. ***

Porque la importacion no protege la reexportacion. § 492. Teniendo que atenerse en todos los casos y lugares, por regla general, á los términos en que está redactada la licencia de tráfico, claro y evidente es, que las concedidas para la *importacion* no pueden usarse para la *reexportacion*.

La expedida para importar con objeto de exportar, sujetándose á tomar el cargamento en los depósitos del gobierno como gaje para la reexportacion debe cumplirse con igual exactitud, y no cubre las importaciones para la venta. ****

Curso del viaje. § 493. Menester es tambien cumplir exactamente con las condiciones impuestas en todo lo que se refiere al *curso y rumbo del viaje*. Si se establece nescalas en uno ó mas puntos, con tal ó cual objeto, deberán hacerse, so pena de anular los efectos de la

* Halleck, *Int. law*, ch. 28, § 47; Duer, *On insurance*, vol. I, p. 607; Wildman, *Int. law*, vol. II, p. 258.

** Halleck, *Int. law*, ch. 28, § 18; Duer, *On insurance*, vol. I, p. 607.

*** Halleck, *Int. law*, ch. 28, § 19; Duer, *On insurance*, vol. I, p. 608; Wildman, *Int. law*, vol. II, p. 256.

**** Halleck, *Int. law*, ch. 28, § 20; Wildman, *Int. law*, vol. II, p. 257.

licencia; como sucederia tambien, si el buque toca en parajes que no le han sido señalados; á menos, en todos los casos, que una fuerza mayor, completamente justificada, no lo haya impedido. *

Cambio de puerto de destinacion. § 494. En corroboracion de lo que acabamos de decir, puede citarse el hecho de un buque y cargamento enemigos, pertenecientes á un mismo dueño, que autorizados para dirigirse á otro puerto fueron apresados con rumbo á Leith. El carácter nacional prevaleció en este caso, porque el primero no llenaba las condiciones marcadas en la licencia bajo cuya proteccion navegaba, y la propiedad convertida en hostil se halló sujeta á la regla comun de la confiscacion. **

Destino ulterior. § 495. El intento de un buque de dirigirse ulteriormente á otro puerto distinto del que le está permitido, no la invalida en tanto que aquel no se pone en práctica; pero si es capturado después de cumplirle, será nula y sin efecto. ***

Condicion para solicitar convoy. § 496. Si se expresa que el buque se detendrá en un puerto particular para convoy, considerase esta prescripcion como fundamental y su cumplimiento es, por tanto, indeclinable.

Esta clase de condiciones se apoya en la necesidad que puede haber de que sea vigilado en todo su viaje, ó en una parte. Si la autoridad á quien ha de presentarse en demanda de convoy, ordenase un desvio del rumbo marcado, no la invalidará, porque se considera como un efecto de fuerza mayor, y en su consecuencia adquiere la categoría de los accidentes inevitables, que le conservan, aunque se separe de lo dispuesto, el carácter nacional resultante de la licencia. ****

Captura antes y después del desvio. § 497. Si un buque fuese capturado en el camino de un puerto intermedio, no inscripto en la licencia, la sospecha natural, lógica y aplicable de la ley, es que se dirigia allí con empeño manifiesto de violar sus prescripciones; pero si lo fuera después de salir de él sin que su cargamento haya sufrido la mas insignificante variacion es de presumir que no ha existido ya *mala fides*. *****

Limite de la licencia. § 498. Hay que hacer una distincion material en la interpretacion del *tiempo limitado en la licencia*.

* Halleck, *Int. law*, ch. 28, § 21; Wildman, *Int. law*, vol. II, p. 260; Duer, *On insurance*, vol. I, pp. 612-614.

** Halleck, *Int. law*, ch. 28, § 22; Wildman, *Int. law*, vol. II, p. 260.

*** Halleck, *Int. law*, ch. 28, § 23; Wildman, *Int. law*, vol. II, p. 263.

**** Halleck, *Int. law*, ch. 28, § 24; Wildman, *Int. law*, vol. II, p. 264.

***** Halleck, *Int. law*, ch. 28, § 25; Wildman, *Int. law*, vol. II, p. 262.

Si se trata de una exportacion sus fechas deben cumplirse estrictamente, pero no es lo mismo en el caso de una importacion. Si el buque que debe hacerla ha sufrido mal tiempo, entorpecimientos por parte del gobierno hostil ú otros hechos que no ha estado en su alcance remediar, no pierde los derechos á su proteccion, pero no podrá invocarla si por su libre albedrío, *motu proprio*, no cumple con los plazos marcados en ella. *

Una licencia no tiene efecto retroactivo. § 499. Estos documentos no tienen efecto retroactivo: de nada servirá, pues, que un buque apresado á la expiration del que habia obtenido, presente posteriormente otro con fecha anterior á la de su captura. Esta será valida, y surtirá los efectos prescriptos por la ley. **

Si no está á bordo ó si no está endosada. § 500. Si la licencia no se halla á bordo será ineficaz, aunque después la endose su cargador. Y perderá tambien su fuerza si siendo general en sus términos no estuviese especialmente endosada al buque de que se trate, ó sin una evidencia innegable de que tal era la intencion de las partes interesadas.

Estas reglas son á todas luces indispensables para impedir su mala aplicacion. ***

Efectos de la alteracion. § 501. En lo relativo á la alteracion de su texto ó fecha, estas concesiones se hallan sujetas á las mismas reglas que todas las que emanan del poder supremo. Tendremos, pues, que cualquiera cambio que sufran por parte de su poseedor es fraudulento, *prima facie*, y como tal, las invalida. Empero, si se aclarase el hecho convenientemente volverian á adquirir toda su fuerza y vigor. ****

Si forzara un bloqueo. § 502. Como fácilmente se comprende una licencia para comerciar con un puerto enemigo, no da derecho á forzar un bloqueo, ni concede el de traficar en contrabando de guerra y oponerse á las visitas y registros establecidos. En una palabra, su proteccion no va nunca mas allá del objeto ó fin para que se ha expedido. *****

* Halleck, *Int. law*, ch. 28, § 26; Duer, *On insurance*, vol. I, pp. 614-616.

** Halleck, *Int. law*, ch. 28, § 27; Duer, *On insurance*, vol. I, pp. 618, 619; Wildman, *Int. law*, vol. II, p. 265.

*** Halleck, *Int. law*, ch. 28, § 28; Duer, *On insurance*, vol. I, p. 62; Wildman, *Int. law*, vol. II, p. 260.

**** Halleck, *Int. law*, ch. 28, § 29; Duer, *On insurance*, vol. I, p. 618; Wildman, *Int. law*, vol. II, p. 266.

***** Halleck, *Int. law*, ch. 28, § 30; Wildman, *Int. law*, vol. II, p. 262.

CAPITULO VIII

COMUNICACION PACÍFICA DE LOS BELIGERANTES

Objeto y carácter del *commercium belli*. § 503. La civilizacion, que es el bálsamo que mitiga las calamidades humanas, ha introducido en las naciones cultas una costumbre denominada técnicamente *commercium belli*, y que se reduce, en la práctica, á facilitar la comunicacion entre dos naciones beligerantes, sin alterar la índole ni el objeto de la guerra por ellas empeñada. De este modo se abre una via que conduce á un arreglo primero, y á la paz posteriormente, y es evidente que si los Estados neutros se desentendiesen por completo de las luchas de otros, no se acabarían mientras quedase en pié uno solo de los combatientes. El *commercium belli* atenúa, pues, los horrores de la guerra.

La buena fé entre los enemigos es un axioma reconocido por todos los autores, incluyendo en este número al mismo Bynkershoek, cuyas ideas sobre la guerra son desconsoladoras hasta no mas, y cumplidamente rechazadas por la cultura humanitaria de nuestra época.

Vattel dice, que siendo la fé de las promesas y de los tratados indispensable para la seguridad de las naciones, seria injusto y grosero no conservarla con respecto á un enemigo, que por serlo no pierde sus derechos de hombre.

Grotius ha consagrado un capítulo entero al mismo objeto, demostrando la necesidad de su conservacion. *

* Bynkershoek, *Quæst. jur. pub.*, lib. 1, cap. 1; Vattel, *Droit des gens*, édition Guillaumin, annotée par Pradier-Fodéré, liv. 3, ch. 10, § 174; Grotius, *Droit de la guerre et de la paix*, édition Guillaumin, annotée par Pradier-Fodéré, liv. 3, ch. 21; Wheaton, *Elém. droit int.*, pte. 4, ch. 2, § 18; Halleck, *Int. law*, ch. 27, § 1; Phillimore, *On int. law*, vol. III, §§ 97 et seq.; Rutherford, *Institutes*, b. 2, ch. 9, § 22; Puffendorf, *De jur. nat. et gent.*, lib. 8, cap. 7, § 2; Heffter, *Droit int.*, § 141; Robinson, *Admiralty reports*, vol. II, p. 139.