

narse, no produce, según la práctica francesa, resultado desfavorable, si los restantes están en debida forma. No observa la misma conducta Inglaterra, que conservando aun vestigios de su antiguo rigor, exige la mas cumplida regularidad en todos. Cuando su contenido ó la conducta de la tripulacion dan lugar á fundadas sospechas procede irremisiblemente el registro.

La visita no puede verificarse en las aguas territoriales de las naciones neutrales ó amigas, á ménos que no lo hayan autorizado expresa ó tácitamente. Las presas que se realicen infringiendo esta disposicion, deben restituirse á peticion del Estado que haya sufrido la violacion. Por tanto, solo podrá ejercerse este derecho dentro del término marítimo de la parte actora y en alta mar.

Rayneval y Hautefeuille impugnan la procedencia del registro cuando se basa en un simple recelo, llegando el segundo á sostener, que el derecho internacional que permite y autoriza la visita, prohíbe las investigaciones y conjeturas. Pero esto no es exacto, porque los publicistas mas distinguidos, del mismo modo que la legislacion citada, convienen en dar á las últimas, si tienen algun viso de evidencia, la fuerza suficiente para legalizar el acto combatido. La razon que preside en esta doctrina es poderosísima, teniendo en cuenta que los documentos á que se refieren pueden falsificarse con suma facilidad.

Corroborando este raciocinio, Ortolan se expresa así: «Pueden ocurrir circunstancias que hagan nacer en el ánimo del visitador motivos fundados de duda sobre la legitimidad de los documentos que se le exhiben. Nadie ignora que, á pesar de los reglamentos y vigilancia de los gobiernos, se organiza y practica en tiempo de guerra la venta de documentos falsificados de mar. Así es que los buques mercantes enemigos suelen llevar á bordo diferentes clases de ellos, sirviéndose, según las circunstancias, de unos ó de otros.... Por esto, y en conformidad con la práctica admitida, si el beligerante tiene razon bastante para dudar de la autenticidad de los papeles de mar puede proceder á investigaciones mas minuciosas. Los tratados no le autorizan para romper ó abrir por sí mismo las escotillas, ni los bultos en que suponga que estén los artículos sujetos á confiscaciones, pero se halla facultado para obligar á la tripulacion á que los abra.»

Otro de los puntos que se relacionan íntimamente con la extension del derecho de visita es el de si los corsarios pueden ejercerle sin necesidad de presentar sus *cartas de marca*.

Ortolan resuelve esta cuestion afirmativamente; hallándose en abierta oposicion con Hautefeuille que sostiene una opinion diametralmente opuesta. La práctica inglesa está conforme con el modo de pensar del segundo y ha aplicado la regla que exige la exhibicion del documento nombrado, en varias ocasiones y entre otras durante la guerra civil de los Estados-Unidos.

§ 721. Los buques de guerra no están sometidos á actos de este género. Cuando dos de ellos se encuentran en alta mar, el que desea saber á que nacion corresponde el otro, iza su bandera y dispara al mismo tiempo un cañonazo con pólvora solo, accion que, según las costumbres marítimas, equivale á empeñar el comandante su palabra de honor de que el pabellon enarbolado es el verdadero. La nave interrogada se ve entónces en la precision de hacer las mismas maniobras; y la sinceridad de la palabra empeñada no puede ponerse en duda. El marino que faltare á ella se consideraria deshonorado. \*

Excepcion en favor de los buques de guerra.

§ 722. Es indiscutible que se puede hacer uso de la fuerza armada, si el caso lo requiere, para la aplicacion de estos principios; porque de no ser así la garantía que en sí encierran para el beligerante seria completamente ilusoria. En esta cuestion sucede lo mismo que con las sentencias de los tribunales civiles y criminales, cuya eficacia seria nula, si no pudiesen disponer para ejecutarles de ciertos medios de accion. Por otra parte, si la visita es un derecho, las naves que hayan de sufrirla tienen que someterse á él, negando así implícitamente la facultad de resistirse. Este argumento de sir William Scott, reproducido por Halleck, es incontrovertible. Por consiguiente, una tentativa cualquiera de oposicion á la realizacion de estos actos constituye una infraccion de deberes, que será punible en relacion á su naturaleza y proporciones.

Empleo de la fuerza armada.

Inútil es decir, que el empleo de la fuerza no deberá traspasar nunca los límites de la necesidad; y que en el caso de que se come-

Gessner, *Le droit des neutres sur mer*, p. 295; Ortolan, *Dip. de la mer*, liv. 3, ch. 7; Lampredi, *Commerce des neutres*, liv. 1, § 12; Hautefeuille, *Droits des nations neutres*, tit. 12; Halleck, *Int. law*, ch. 25, § 13; Azuni, *Droit maritime*, vol. II, ch. 3, art. 4, § 8; Massé, *Droit commercial*, liv. 2, tit. 2, ch. 2; Lawrence, *Visitation and search*, p. 63; Hubner, *De la saisie des bâtiments neutres*, vol. I, pte. 2, ch. 3; Rayneval, *De la liberté des mers*, vol. I, chs. 16-28; Martens, *Essai sur les armateurs*, ch. 2, § 22, n° 4, pp. 77, 78; De Cussy, *Droit maritime*, liv. 1, tit. 3, § 15; Schmelzing, *Grundriss etc.*, § 539.



tiera en este punto algun exceso, la parte lesionada estará en su lugar reclamando la debida reparacion. \*

Penas con que se castiga la resistencia. § 723. La nave mercante que se opone á la práctica establecida queda *ipso facto* sujeta á confiscacion.

Caso de La María Así opina Vattel, y sir William Scott recurre á su juicio y á la cita de sus palabras textuales, que hemos insertado en otro lugar, en el caso de *La María*, y luego añade: «En conformidad con este principio la ordenanza francesa de 1681, vigente aun, dispone en su artículo 12, que cualquier buque será buena presa «en caso de resistencia y combate» afirmando Valin en su comentario que, á pesar de la redaccion conjuntiva de la frase, *la resistencia sola* basta para producir la confiscacion y citando como comprobante la ordenanza española copiada de la francesa, en la cual la locucion mencionada es ya disyuntiva, «en caso de resistencia ó combate.» Varios ejemplos podrian presentarse para patentizar que tal es la jurisprudencia subsistente todavia en España. Por lo que toca á mi patria, la primera vez que encuentro en nuestras leyes este principio, exceptuando los casos del libro negro del almirantazgo, es en la ordenanza de 1664, que en su artículo 12 establece «que cuando una nave que «haya sido encontrada por un buque de la marina real ó que hubiere «recibido comision al efecto, combata ó se resista, será confiscada «juntamente con su cargamento.» Otra disposicion semejante se encuentra en la proclama de 1672. Me creo, pues, autorizado para sostener que tal es la regla perpetua é incontestable del almirantazgo británico. No quiere esto decir que no haya sido relajada en ciertas circunstancias por consideraciones de atencion ó de política que hayan demostrado la conveniencia de templar el rigor de estas leyes en manos de los tribunales que tienen el derecho de aplicarlas; porque nadie puede negar que un Estado se halla investido del poder de renunciar á sus facultades extremas y que sus consejos supremos puedan decidir los casos en que convenga obrar así, teniendo en cuenta que el individuo que hizo la captura no logra otro derecho ni título distinto del que tendria el Estado en la misma situacion. Me fundo, por tanto, con entera seguridad en los principios reconocidos por la razon, en la autoridad particular de Vattel, en las instituciones de

\* Wheaton, *Elém. droit int.*, pte. 4, ch. 3, § 29; Ortolan, *Dip. de la mer*, vol. II, ch. 7; Hautefeuille, *Droits des nations neutres*, tit. 11, ch. 2; Halleck, *Int. law*, ch. 25, § 14; Kent, *Com. on am. law*, vol. I, p. 154; Bello, *Derecho int.*, pte. 2, cap. 8, § 10; Riquelme, *Derecho púb. int.*, lib. 1, tit. 2, cap. 14; Heffter, *Droit int.*, § 171.

las grandes naciones marítimas extranjeras y en las de nuestro país, cuando decido que segun el derecho de gentes y tal como ahora se entiende y aplica, la resistencia deliberada y continua al ejercicio del derecho de visita por parte de un buque neutral y respecto á un crucero debidamente autorizado, produce como consecuencia legal la confiscacion. »

Ésta doctrina ha sido sustentada por Wheaton, quien se limita á copiar íntegramente las palabras trascritas del Opinion de los publicistas. jurisconsulto inglés.

Galiani, Rayneval y Hautefeuille sostienen teorías distintas acerca de esta materia. El primero pretende que el único responsable de estas infracciones es el capitán del barco, no debiendo por consiguiente, confiscarse ni el cargamento, ni la embarcacion, á no ser que le pertenezcan. El segundo legitima la resistencia, pero no resuelve si se debe castigar la que se oponga á una simple visita, esto es, al exámen, admitido por él, de ciertos documentos. Finalmente, el último discurre del mismo modo que el anterior, y solo juzga punible la oposicion á exhibir los papeles de mar, que podrá ser castigada con la confiscacion de la nave.

Mas, por importantes que sean estas opiniones y los argumentos aducidos en su favor, distan mucho de constituir los principios porque se rige la jurisprudencia de las naciones, que admite como regla general que la mas sencilla oposicion basta para que el neutral tenga que someterse á las consecuencias de su conducta. Regla general.

El único punto cuestionable en la ley internacional es si la pena enunciada se extenderá al cargamento. Segun Jurisprudencia inglesa. la práctica seguida por los almirantazgos ingleses no cabe duda de que debe ser así, cuando pertenezca al propietario ó al capitán del buque que le conduce.

No obstante, sir W. Scott opina que si una nave neutral se resiste á la visita deberá confiscarse su carga, que será Dictámen de sir W. Scot. libre á bordo de una enemiga. En justificacion de su doctrina alega que cuando una de las primeras trata de sustraerse al acto en discusion, falta á uno de los deberes que la impone el derecho de gentes, demostrando, si llega á usar de verdadera resistencia, su deseo de salvar la propiedad que lleve á bordo, motivo por el cual es confiscable. Estas consideraciones, añade, no se refieren á las segundas, autorizadas para emplear todos los medios posibles á fin de no caer en poder de su adversario. Su defensa no infringe, pues, ningun



deber, y no tiene relacion directa con los artículos que transporta, que si fueren neutrales deberán exceptuarse de la confiscacion.

Ortolan sostiene como legítimas estas conclusiones.

Wheaton dice solamente: « En general la oposicion de un buque enemigo no afecta la propiedad neutral cargada á su bordo. »

Práctica observada en los Estados-Unidos. La excepcion que antecede no ha sido admitida por las cortes de presas de los Estados-Unidos.

Caso de *The Nereide* y *The Atalanta*. Estos tribunales decidieron, en los casos de *The Nereide* y *The Atalanta*, que el neutral tenia el derecho de fletar y cargar sus mercancías á bordo de un buque mercante enemigo, sin infringir por esto su carácter, á no ser que tomase parte activa en la resistencia. \*

Definicion del convoy. § 724. La reunion mas ó menos numerosa de buques mercantes que viajan en el trascurso de una guerra protegidos por uno ó muchos del Estado toma el nombre de convoy.

Antecedentes históricos. Para encontrar su origen en la forma que tiene actualmente es preciso retroceder á la Edad-Media, en cuya época comenzaron aquellos á reunirse con el objeto de protegerse mutuamente contra las tribus indomables que hacian variar con notable frecuencia la faz de los Estados europeos, y que se creian en su loca arrogancia dueñas exclusivas del mar.

Estas asociaciones, digámoslo así, tenian su legislacion especial que las hacia reunir á su carácter mercantil el de guerra, como lo prueban suficientemente las leyes de Wisbury y los reglamentos de Eucheriusen, y la célebre y poderosa coalicion marítima á que dieron lugar en el siglo XIII: la liga anseática.

Esta grande union es como el punto intermedio que separa el convoy moderno de las antiguas expediciones.

En el siglo XIV el beligerante se daba por satisfecho con una declaracion prestada por el capitán de la nave neutral mercante, y la misma práctica fué reconocida por muchos de los tratados celebrados

\* Gessner, *Le droit des neutres sur mer*, pp. 316 et seq.; Wheaton, *Elém. droit int.*, pte. 4, ch. 3, §§ 29-31; Hautefeuille, *Droits des nations neutres*, tit. 12, ch. 1, sect. 5; Ortolan, *Dip. de la mer*, vol. II, liv. 3, ch. 7; Halleck, *Int. law*, ch. 25, §§ 16, 23, 24; Galiani, *Dei doveri dei populi neutrali*, cap. 10, § 5, art. 1, p. 463; Rayneval, *De la liberté des mers*, chs. 16, 17; Phillimore, *On int. law*, vol. III, §§ 339, 341; Wildman, *Int. law*, vol. II, pp. 122 et seq.; Jouffroy, *Droit maritime*, p. 237; Cauchy, *Le droit mar. int.*, époque 4, liv. 2, ch. 6, sect. 7; Lampredi, *Commerce des neutres*, § 12; Azuni, *Droit maritime*, vol. II, p. 265; Riquelme, *Derecho púb. int.*, lib. 1, tit. 2, cap. 14; Duer, *On insurance*, vol. I, p. 728-733; Kent, *Com. on am. law*, vol. I, pp. 132, 133; Kaltenborn, *Seerecht*, vol. II, p. 469.

durante el siglo XV (1). Poco después no satisfizo ya este sistema y se recurrió al registro, muy limitado, sin embargo, supuesto que no se extendía á los buques de guerra ni á los de comercio que navegasen bajo su inmediata custodia. Pero de este modo de obrar podian seguirse graves inconvenientes para las naciones enemigas, porque no era posible saber si el convoy neutral cumplia ó no con los deberes peculiares de su situacion. Por otra parte, las naciones que no tomaban parte en las hostilidades tenian, como es natural, un empeño no escaso en que sus relaciones mercantiles no sufrieran las consecuencias de hechos á que permanecian extrañas. Pues bien, de la lucha inevitable de estos intereses encontrados ha resultado la jurisprudencia especial que se observa en esta materia y las diversas opiniones sustentadas por los publicistas.

A mediados del siglo XVII, durante la guerra de Inglaterra y Holanda, se llegó al colmo de los abusos en el ejercicio del derecho de visita. La reina Cristina, de Suecia, decidida á cortarlos, publicó una ordenanza en que prescribia á sus súbditos que reuniesen las naves de su pertenencia bajo la escolta y proteccion de buques de guerra, y ordenó á estos que se opusieran, valiéndose hasta de la fuerza, á la visita de los barcos colocados bajo su amparo y proteccion. No hubo tiempo para que estas prescripciones se cumpliesen bien por la pronta celebracion de la paz ó ya por las complicaciones que el gobierno previera que habian de producir. Apenas habia transcurrido un año desde que cesaron las hostilidades, cuando Holanda intentó que el gobierno inglés reconociera en un tratado la inviolabilidad del convoy neutral. Pero complicándose esta cuestion con las pretensiones de la Gran-Bretaña al dominio de los llamados mares británicos, y fuera por esta causa ó porque el principio cuya promulgacion se pedia repugnase á aquel, ó por entrambas cosas, lo cierto es que los ingleses persistieron en su conducta y los holandeses no se opusieron á ella, hasta que al año siguiente, es decir en 1656, ordenaron nuevamente á los oficiales de su armada que opusieran la mas viva resistencia á la consumacion del acto por cuya abolicion se trabajaba. Tal fué el origen del conflicto Ruyter, que no dió, sin embargo, resultado alguno propicio para que las ya enunciadas pretensiones se realizasen, merced á la obstinacion de Cromwell, que sostuvo con admirable firmeza la política de su país; siendo esta

(1) Principalmente por los que celebró Inglaterra en 1406, 1417, 1426, 1478, 1495 con Borgoña, en 1460 con Genova y en 1496 con Bretaña.



la causa de que en el tratado de 1666 no se haga mencion alguna de esta cuestion.

Sin que por esto desistiese Holanda de sus propósitos, hizo, empero, la concesion de que el buque convoyador tuviera que presentar los documentos de los que navegaban bajo su custodia, admitiendo que si el crucero encontraba algunos irregulares podria visitar á aquel á quien perteneciesen y hasta apresarle y conducirle á un puerto de su nacion para someter el asunto á la decision de los tribunales competentes.

La primera neutralidad armada de 1780 guardó un silencio absoluto acerca de este particular, mas Rusia y Suecia se vieron obligadas á manifestar cual era su modo de pensar con motivo del convoy Wasa, inclinándose la primera en pro de la inviolabilidad.

Bajo este concepto es tambien notable el tratado que <sup>1774.</sup> Dinamarca y Suecia concluyeron en 1794, que constituye una especie de neutralidad en pié de guerra y que consagra el principio de que las naves convoyadas son inviolables.

Pero lo que puede dar una idea mas cabal de que manera se ha resuelto por las naciones modernas la cuestion de que tratamos, es la manifestacion hecha por las potencias coaligadas en el año de 1800, cuyas principales disposiciones son del tenor siguiente:

«La declaracion que haga el comandante del buque ó buques de la marina real ó imperial que escoltan el convoy de una ó muchas naves mercantes, afirmando que estas no conducen ninguna mercancía de contrabando de guerra, *debe bástar* para que no se verifique la visita de ninguna de ellas.

«Para que estos principios obtengan el respeto debido á estipulaciones dictadas por el deseo que anima á los interesados en mantener los derechos imprescriptibles de las naciones neutrales, y para dar al mismo tiempo una nueva prueba de su lealtad y amor á la justicia, las elevadas partes contratantes se obligan desde hoy y de la manera mas solemne, á renovar á sus capitanes, ya pertenezcan á la marina de guerra ó á la mercante, las prohibiciones mas severas á fin de que no carguen, tengan ú oculten en sus buques ninguno de aquellos efectos que, segun los términos de la presente convencion, puedan considerarse como contrabando de guerra. Igualmente se obligan las potencias signatarias á hacer cumplir con toda exactitud las órdenes emanadas de sus respectivos almirantazgos, á cuyo fin se mandará imprimir inmediatamente una ordenanza que renueve la prohibicion

expresada bajo las penas mas severas, para que no se pueda en ningun caso alegar ignorancia.

«Queriendo evitar todo motivo de discusion, limitando el derecho de visita de los buques mercantes que navegan en convoy al solo caso en que la potencia beligerante pudiese temer un perjuicio efectivo por abuso del pabellon neutral, las altas partes contratantes han estipulado:

«1º. Que el derecho de visitar los barcos mercantes pertenecientes á los súbditos de cualesquiera de las potencias signatarias, que naveguen en convoy protegidos por un buque de guerra de la misma, no podrá ejercerse mas que por los de esta última clase de la nacion beligerante, y no se extenderá á los corsarios de propiedad particular.

«2º. Que los dueños de todas las embarcaciones dedicadas al comercio que sean de la pertenencia de súbditos de las naciones firmantes, convoyadas en la forma requerida, están obligados, ántes de recibir las instrucciones para la travesía, á presentar al comandante de la del Estado pasaportes y certificados ó patentes en la forma que dispone el presente tratado.

«3º. Que cuando un buque de guerra que vaya escoltando los mercantes, se encuentre con otro de la armada perteneciente á una de las potencias contratantes, que se halle á la sazón en abiertas hostilidades contra otro cualquier pueblo, se detenga el último para evitar toda clase de complicaciones, á la distancia de un tiro de cañon del primero, á no ser que el estado del mar ó el lugar del encuentro lo impidan. Una vez cumplida esta formalidad, el comandante del que pertenezca á la nacion beligerante enviará una chalupa al que vaya escoltando el convoy, á cuyo bordo se procederá al exámen y comprobacion recíproca de los papeles y certificados; que deben acreditar, por una parte, que el buque de guerra de la nacion neutral se halla debidamente autorizado para escoltar y proteger tales ó cuales barcos mercantes de su país, que llevan este ó el otro cargamento y que se dirigen á tal ó cual puerto, y, por otra, que el de la beligerante pertenece efectivamente á la armada imperial ó real.

«4º. Estando en regla los papeles y no habiendo motivo alguno válido de sospecha, la visita no será procedente. En el caso contrario, el comandante del buque de guerra neutral (siendo requerido por el del beligerante) debe amainar y detener su convoy, todo el tiempo necesario para visitar las naves que le compongan; hallándose facultado para nombrar oficiales que lo presencien, pudiendo hacer lo mismo el otro.

«5º. Si después de haber examinado los papeles de la embar-



acion que visita y de haber interrogado á su patron y demás tripulantes, encuentra razones suficientes para detenerla y abrir así un procedimiento ulterior, notificará esta determinacion al mencionado comandante neutral, quien podrá ordenar que uno de los oficiales que estén bajo su mando permanezca, para asistir á la causa que se incoe, á bordo del buque detenido, que será conducido sin pérdida de tiempo al puerto mas próximo y de mejores condiciones que pertenezca á la nacion beligerante, donde deberá seguirse el procedimiento con toda la diligencia posible. »

Segun los términos de esta convencion los buques mercantes que se juntan voluntariamente al convoy no gozarán de estas exenciones, sucediendo lo mismo respecto á aquellos que se hayan separado de él. Por último, los de los beligerantes tienen derecho á investigar si fortuita ó voluntariamente se encuentran entre los convoyados algunos barcos que sean de nacionalidad distinta á la del convoyador.

Como se vé, las potencias coaligadas se hallaron muy léjos de sostener la inmunidad absoluta del convoy.

Resistencia del gabinete de Londres á la adopcion de estos principios.

El gabinete británico se opuso con su tradicional obstinacion al reconocimiento de estos principios, pero tuvo por fuerza que ceder algun tanto de su política ante la enérgica actitud de las potencias del norte de Europa.

1801. Tratado entre la Gran-Bretaña y las potencias coaligadas.

Así vemos que en el art. 7.º del tratado que celebró con ellas en 1801, se estipula en primer lugar, que el derecho de visita se ejerceria solo por los buques del Estado beligerante, y en segundo, que se cumpliria fielmente por los propietarios de las naves mercantes que partiesen en convoy, la obligacion ya referida de presentar sus papeles ántes de emprender la travesía.

En el art. 5.º se establece, que el capitán del buque convoyador será responsable de todos los daños que sufran indebidamente los propietarios de los bienes á consecuencia de una visita; prohibiéndosele, al mismo tiempo, que la repela por medio de la fuerza. Dos años mas tarde, esto es en 1803, se anularon estos tratados.

1807. Su derogacion.

Rusia proclamó su derogacion, en 1807, al declarar la guerra á la Gran-Bretaña, y esta manifestó, por su parte, que retiraba las concesiones que habia hecho en ellos.

Desde aquella época se ha reconocido generalmente en todos los pactos la inviolabilidad debatida, con excepcion de Inglaterra que persiste todavía en sostener su derecho de visita.

Los Estados-Unidos han admitido en todas sus convenciones como garantía suficiente para no proceder á su ejercicio, la palabra del oficial que mande el convoy, y en este sentido se hallan redactadas las estipulaciones que han firmado con Suecia en 1783; con Francia en 1800; con Colombia en 1824; con el imperio del Brasil en 1828; con Méjico en 1831; con Chile en 1832; con la confederacion Perú-Boliviana en 1836 y con Venezuela en el mismo año.

Estipulaciones norteamericanas.

Durante la última guerra de Dinamarca, acaecida en el año de 1864, los beligerantes declararon que exceptuaban de la visita los buques que navegaran en convoy. \*

1864. Práctica seguida en la guerra de Dinamarca: \*

Esta es la opinion que sustentan la mayor parte de los publicistas europeos contemporáneos. La sola diferencia que se nota en su doctrina es que unos establecen el principio á que aludimos en términos generales, al paso que otros le limitan á las naves escoltadas y protegidas por buques de guerra de su misma nacion.

Opiniones de los publicistas:

Jouffroy, propuso á principios de este siglo, con objeto de conciliar la jurisprudencia inglesa con la de los demás pueblos, una teoría ingeniosa pero insuficiente, ó mejor dicho impracticable, como lo demostrará su simple exposicion. Reduciase á que un convoy compuesto de uno á diez barcos fuese escoltado por una fragata, el de diez á veinte por dos, y los que excedieran de ese número por un navío de línea y dos fragatas; prohibiéndose la visita no solo á los corsarios sino á los buques de guerra inferiores á los de la escolta, y declarándose la improcedencia de todo registro á no ser que le justificara la irregularidad de los documentos.

Martens, Klüber, Heffter y Gessner han reconocido los principios generales del derecho de gentes acerca de este punto, aseverando que es doctrina definitivamente adoptada, que las naves mercantes inspeccionadas ántes de hacerse á la vela y convoyadas por otras de la armada provistas de los documentos correspondientes, no deben someterse á la visita de los beligerantes, quienes faltarán al respeto que deben á la independencia de los neutrales si no dan fé al contenido

\* Hautefeuille, *Droits des nations neutres*, tit. 11, ch. 3, sec. 1; Puffendorf, *De rebus succe.*, lib. 25, § 41; Wheaton, *Elém. droit int.*, pte. 4, ch. 3, § 29; Wheaton, *Hist. des progrès du droit des gens*, per. 3, 4, § 7; Ortolan, *Dip. de la mer*, vol. II, liv. 3, ch. 7, p. 218; Halleck, *Int. law*, ch. 25, § 20; Heffter, *Droit int.*, § 170; Martens, *Recueil*, vol. V, p. 274; vol. VII, pp. 149, 172, et seq., 260; *U. S. statutes at large*, vol. VIII, pp. 188, 316, 395, 420, 438, 478, 493.