

ciones que no tienen roce con la guerra, y especialmente la correspondencia diplomática, pueden conducirla con toda seguridad los buques neutrales. [Véanse los arts. 15 y 16 del tratado entre México y la Confederación Norte-Alemana.]

817

No deben considerarse como contrabando de guerra las armas y municiones que un buque neutral conduzca para su propio uso.

Por ejemplo: para defenderse de los piratas, para los saludos que exige o ceremonial marítimo, etc.

818

Por regla general, se considera lícito el transporte de objetos que sirven también para usos particulares, como vestidos, sumas de dinero, caballos, maderas de construcción de buques, telas para velamen, placas de hierro, máquinas de vapor, carbon de piedra, buques mercantes, etc. Esta clase de objetos solo podrá considerarse, excepcionalmente, como contrabando de guerra si se ha expresado así en los tratados, ó si se puede demostrar en cada caso, que los referidos objetos están destinados á usos de la guerra, y que se transportan con la intención de prestar auxilio y ayuda á uno de los beligerantes; es decir, será necesario que los vestidos, por ejemplo, deban servir para uniformar las tropas, que el dinero sea un subsidio, que los caballos estén destinados para reponer los de la caballería, las maderas y el fierro para construir buques y blindarlos, las embarcaciones mercantes para transporte del ejército, etc. Debe presumirse siempre que estos objetos no están destinados á la guerra y, en caso de duda, no se les considerará como contrabando.

Los conflictos que se suscitan con motivo del contrabando "relativo" son muy frecuentes: cuando los tratados contienen prescripciones detalladas, hay que atenerse á ellas; pero á falta de convenciones especiales, esta cuestión debe resolverse según las circunstancias y conforme á la naturaleza de las cosas. Sobre este punto hay dos opiniones contradictorias y, en mi concepto, ambas muy avanzadas. La primera admite, que aquellos objetos que pueden emplearse en la guerra por uno de los beligerantes, en un caso dado, son de contrabando, desde el momento en que se consignan al enemigo. La otra asienta que estos objetos nunca pueden considerarse como de contrabando de guerra, y que los neutrales siempre tienen derecho de comerciar con ellos; los propugnadores de este sistema se apoyan en el hecho de que es muy difícil determinar si esos objetos están destinados ó no á la guerra, y en que es muy peligroso dejar á uno de los beligerantes la facultad de resolver este punto. La objeción es fundada ciertamente, pero se refiere más bien á la organización de los tribunales de presas, y no á la cuestión de que se trata. Los neutrales transportan objetos que pueden servir para usos particulares, así como para usos de la guerra [*res ancipitis usus*.] En el primer caso hay comercio entre dos particulares, y no habría razón bastante para oponerse á él; si por el contrario, esos objetos se transportan en un buque neutral al enemigo para usos de la guerra, entonces hay contrabando de guerra: pero no hay razón para presumir la existencia del contrabando, porque el comercio de los neutrales, por regla general, tiene un carácter esencialmente pacífico, y si los neutrales prestan su apoyo á uno ú otro de los beligerantes, lo hacen excepcionalmente.

Cuando está probado que las mercancías, de la clase que venimos hablando, están destinadas á usos de la guerra, y que es evidente la intención de ayudar á uno de los beligerantes, no podrá exigirse al adversario que permita tranquilamente la llegada de estos objetos á su destino: los neutrales, en este caso, no tendrán derecho de reclamar si se toma su conducta por lo que es, y si se captura el contrabando. Entregar al enemigo placas que sirven para el blindaje, por ejemplo, sería lo mismo que suministrarle navíos blindados. Es indiferente que se expida un cargamento de sables bajo una misma dirección, ó que se vean las hojas separadas de las empuñaduras. Los subsidios pecuniarios son, á menudo, más importantes para un Estado, que los de plomo y pólvora. La cuestión se reduce á probar, en primer lugar, que las mercancías se han destinado á la guerra, y en seguida, á probar que las ministraciones se hacen con el objeto de ayudar á uno de los beligerantes: la solución depende de las circunstancias que medien en cada caso; basta para proteger la libertad del comercio de los neutrales, que todas las presunciones estén á favor de su buena fé, y que no puedan ser condenados si no es patente su culpabilidad. (Véanse los núms. 815, 816 y sus notas.)

819

No basta para legitimar la captura, que los objetos enu-

merados en la regla anterior, puedan ser empleados útilmente en hacer la guerra, y que sea probable que, si llegasen á su destino serian efectivamente usados en ella; en este caso, es preciso limitarse á impedir que lleguen á su destino, siempre que haya motivos graves para creer que van á servir para la guerra.

*Es preciso observar que la práctica de las naciones no ha sido tan benévola que se haya sujetado á la regla anterior. Por el contrario, el solo hecho de que las mercancías *ancipitis usus* se dirijan á puntos en que el enemigo puede aprovecharlas, ha sido bastante para decretar su confiscación, aunque no vayan expresamente consignadas al enemigo mismo. Tal es, igualmente, la opinión de muchos publicistas que consideran consumado el delito de contrabando desde que el buque neutral emprende su viaje con destino á un puerto beligerante, y conduciendo mercancías no permitidas. Es evidente que la dirección á un puerto enemigo ó á otro punto cualquiera, ocupado por uno de los beligerantes, es un indicio bastante de que las mercancías van á servir al enemigo, y es muy peligroso hacer depender el carácter de contrabando de la intención del conductor, difícil de averiguar, y de una circunstancia como la consignación que puede ocultarse y aun suprimirse.*

Sin embargo, el interés del comercio neutral ha exigido cada vez mas imperiosamente que no sea lícita una captura sino cuando no cabe duda alguna de que va destinada al enemigo. Por este motivo puede considerarse que llegará á prevalecer el principio establecido por Bluntschli, aunque no siempre lo respetan los beligerantes. (Véase Calvo, Derecho Internacional, Par. III, cap. III.)

820

Es contrario á los usos de la guerra capturar como contrabando los víveres y otros medios de subsistencia, aun cuando estén destinados al ejército enemigo. Sin embargo, un ejército sitiador tiene derecho de impedir que entren víveres á la plaza sitiada, procurando por este medio obligarla á rendirse.

Nótese que se trata de víveres conducidos por los neutrales, pues las provisiones ó convoyes que conduce el enemigo mismo pueden ser capturadas por el otro beligerante.

Respecto de los víveres y algunas otras mercancías de esta clase [*usus an-*

cipitis], puede haber lugar á la *preención* ó preferencia de compra, que puede ejercer uno de los beligerantes cuando quiere evitar que dichas mercancías lleguen á poder de su adversario. En este caso debe pagarse por ellas un precio equitativo y aun abonarse al negociante un tanto por ciento de beneficio. La *preención* ha sido estipulada en varios tratados, y la admiten muchos publicistas siempre que se verifique en circunstancias en que uno de los beligerantes tenga justo interés en que su adversario no reciba las mercancías de que se trate.

821

El derecho internacional no prohíbe el comercio y fabricación de municiones de guerra que se verifiquen en territorio neutral, aun cuando dichas municiones sean compradas ó mandadas fabricar por uno de los beligerantes.

El Estado neutral tiene, sin embargo, el deber de impedir que de su territorio se envíen auxilios á uno de los beligerantes, (núm. 779); el otro beligerante tiene derecho de confiscar los objetos de contrabando, y de oponerse á que se envíen auxilios á su adversario.

No se puede exigir de un Estado neutral que ponga obstáculos á los trabajos y empresas industriales en su territorio; por consiguiente, su deber no es impedir la fabricación ó la venta de los productos de su industria, sino oponerse á que se exporten con destino á uno de los beligerantes, pudiendo á este fin, si fuese necesario, secuestrar provisionalmente las municiones ó armas fabricadas.

822

El Estado enemigo puede apoderarse de las mercancías de contrabando y declararlas de buena presa, pero no puede imponer ninguna pena á los neutrales.

Antiguamente se sostenía y practicaba el principio de que era lícito confiscar, no solo las mercancías de contrabando, sino todo el cargamento que se hallaba á bordo, y también el buque conductor, pero esta práctica ha desaparecido para dar lugar al principio opuesto, aunque con varias restricciones, según muchos publicistas. La regla general moderna, es que solo procede la confis-

cacion de las mercancías mismas que constituyan el contrabando, pero no faltan autores que sostengan que hay casos en que procede también la confiscación del buque y del cargamento todo. Tratando Ortolan de esta materia dice: "¿Puede extenderse la confiscación al buque y á la parte inocente del cargamento? Varios publicistas y algunos reglamentos interiores han establecido diversas distinciones sobre este punto; reasumiéndolas todas, resultaría que el buque y todo su cargamento serían confiscables en los casos siguientes:"

"1º Si las mercancías de contrabando formaban las tres cuartas partes del cargamento.

"2º Si el buque y las mercancías inocentes, eran de la propiedad del dueño del contrabando.

"3º Si el transporte del contrabando se hace en condiciones fraudulentas, con papeles falsos y falsa consignación.

"4º Si el buque conductor del contrabando pertenece á un propietario á quien, por tratados existentes entre el gobierno de su país y el del captor, le estaba prohibido suministrar tales objetos al enemigo." Sin embargo, el mismo Ortolan combate todas estas restricciones, manifestando que las diversas circunstancias á que ellas se refieren, son independientes del hecho de la conducción del contrabando, y no es el derecho internacional, sino el penal de cada Estado, el que debe castigarlas; agrega, además, la consideración importante de que la pena debe ser proporcionada al delito y no alcanzar nunca á personas inocentes, lo cual sucedería en los diversos casos indicados, si se confiscase el buque y todo el cargamento; y concluye manifestando que, en su concepto, nunca procede la confiscación del buque y mercancías inocentes. [Ortolan dip. de la mer. liv III, chap. III.]

Es, por tanto, cuestionable el punto de que venimos tratando, aunque en nuestro concepto, puede admitirse la regla sentada por Bluntschli como la expresión de lo más justo y conveniente, y como el principio que tiende evidentemente á predominar en las relaciones internacionales. (Véase el núm. siguiente.)

823

El buque conductor de contrabando de guerra solo puede ser detenido el tiempo necesario para practicar la captura de las mercancías prohibidas; por consiguiente, no podrá capturarse el buque mismo cuando dichas mercancías solo forman una parte mínima del cargamento, y se les puede confiscar separadamente. El buque no podrá declararse de buena presa sino cuando su propietario sabía que trasportaba contrabando y no se opuso á ello.

Véase la nota del número anterior

824

Cuando aparece con evidencia la culpabilidad del propietario del contrabando, y se cree, sin embargo, deber confiscar las mercancías, porque están destinadas evidentemente á la guerra, el captor, debe pagar al propietario el valor íntegro de ellas. En este caso, el Estado captor es un comprador obligado.

La aplicación de esta regla depende de que se considere, como circunstancia constitutiva del delito de contrabando, la intención del propietario ó conductor, ó bien de que se juzgue bastante para constituir dicho delito, el hecho solo de que las mercancías vayan dirigidas á un punto ocupado por alguno de los beligerantes. Ya hemos visto que no hay un completo acuerdo sobre esta materia, (véase la nota del núm. 819) y que es necesario que concurren ciertas circunstancias para que haya lugar al derecho de preención. (Véase la nota del núm. 820). Sin embargo, la tendencia de la práctica internacional moderna, es relajar la severidad del antiguo derecho de confiscación.

825

No pueden ser capturados por los beligerantes los buques ó mercancías, que aunque por su naturaleza puedan ser empleados en la guerra, no van dirigidos sino á un Estado neutral ó á uno con quien los beligerantes no están en guerra.

En este caso no se presume el contrabando, á menos de que se pruebe que, la consignación á un punto neutral es simulada, y que el destino real del buque, es un lugar ocupado por los beligerantes. [Véase el número siguiente.] Tal es la doctrina sustentada por la mayor parte de los publicistas modernos, aunque debe observarse que esta doctrina se basa sobre el principio de que, basta para constituir el delito de contrabando, el hecho de que la nave se dirija á un punto ocupado por el enemigo y sin que sea necesario averiguar la intención culpable del conductor. [Véanse los núms. 819 y 824.] En cualquier caso corresponde al tribunal de presas respectivo investigar cuidadosamente los hechos que, según la regla que se adopte, deban determinar la existencia del delito de contrabando. (Véase Calvo, Derecho Internacional, par. III, cap. III, § 663.)

826

Si los buques ó mercancías solo se consignan á un puerto neutral con el objeto de asegurar mejor la ayuda que se presta al enemigo, habrá contrabando de guerra y será justificada la confiscacion.

Ejemplos: Si un navío con armas y municiones se despacha de América para Hamburgo, y se envia en realidad á San Petersburgo, probándose que la intencion ha sido ayudar á Rusia en guerra con Inglaterra; ó bien que durante una guerra entre Alemania y Francia, Inglaterra envia á Holanda un buque acorazado destinado á uno de los beligerantes.

827

La captura y confiscacion pueden verificarse en el teatro de la guerra ó en alta mar, pero no en las aguas jurisdiccionales de un Estado neutral.

Véanse los núms. 684, 799 y 800 y sus notas donde se trata de las capturas y otros actos hostiles verificados en territorio neutral.

828

El transporte en navíos neutrales de tropas ó gefes pertenecientes á los ejércitos beligerantes, se asimila al transporte del material de guerra y se considera como contrabando. Las tropas ó gefes militares podrán ser hechos prisioneros.

En este caso no se hace ninguna distincion entre soldados del ejército permanente ó voluntarios. "Este hecho es de tanta gravedad, dice Calvo, que justifica sin género alguno de duda la captura y confiscacion de la nave que se emplea en su conduccion, procedentes, mas bien que á título de contrabando de guerra, al de acto real y verdaderamente hostil." [Véase el núm. 331.]

829

Las leyes de la guerra no prohiben el transporte de emigrantes pacíficos, aun cuando estos tengan la intencion de naturalizarse en uno de los Estados beligerantes.

830

No hay contrabando, cuando un buque neutral lleva á su bordo ciudadanos pacíficos ó Enviados diplomáticos del Estado enemigo.

Los Estados neutrales tienen derecho de mantener relaciones diplomáticas con ambos beligerantes; estos no tienen, pues, derecho de atacar en alta mar ó en aguas neutrales, un buque que llevase á bordo un Enviado del Estado enemigo. El arresto de MM. Mason y Slidell, representantes de la confederacion Sud-americana á bordo de un paquete inglés fué ilegal, y lo habria sido tambien, aun cuando el buque neutral, en lugar de salir de un puerto neutral, hubiese salido de un puerto enemigo. La Inglaterra reclamó por esta violacion de los derechos de los neutrales y los Estados-Unidos pusieron en libertad á los prisioneros. (Véase la obra de Marquardsen, "El asunto del Trent," Erlangen 1862 y los comentarios de Dana al § 504 de Wheaton int. law.) Puede verse igualmente, en Calvo, Derecho Internacional, Par. III, cap. VI, § 747 la interesante discusion entre los gobiernos de Inglaterra y los Estados-Unidos con motivo de la aprehension de MM. Mason y Slidell.

831

Los buques neutrales que conducen tropas enemigas pierden los derechos que la neutralidad les confiere, y son de buena presa mientras que tienen á su bordo dichas tropas; pero recobran su carácter neutral, tan pronto como queda efectuado el transporte, y no pueden ser ya capturados cuando se ha verificado el desembarco.

Por regla general, es necesario en todo caso de captura, que el delito exista en el

momento de verificarse aquella: así opinan Wheaton, Ortolan, Gessner, Calvo y otros. Sin embargo, según Halleck, la doctrina contraria, es decir, la facultad de apresar el buque en el viaje de retorno, forma jurisprudencia en los almirantazgos ingleses, y ha sido reconocida también por la Corte Suprema de los Estados-Unidos. Esta cuestión está enlazada con la relativa á si procede ó nó, en algún caso, la confiscación del buque y cargamento inocente, ó solo la confiscación de las mercancías que constituyan el contrabando. (Véase la nota del núm. 822.) Si como parece más probable, solo es lícita la confiscación de las mercancías culpables, no habrá ya lugar á apresar el buque cuando ya aquellas no se encuentren á su bordo. (Véase Ortolan, Dip. de la mer. liv. III, chap. VI.)

832

Para impedir que los neutrales abusen de su libertad comercial en beneficio de uno de los beligerantes, todos los Estados que sostienen la guerra tienen derecho de detener, en el teatro de ella, á los buques neutrales, y de examinar si conducen contrabando; al teatro de la guerra es preciso añadir las aguas territoriales de los diversos Estados beligerantes, y la parte de alta mar que deben recorrer los buques que se dirigen al Estado enemigo.

La visita no puede verificarse en las aguas de los Estados neutrales, ni en los mares demasiado remotos del Estado enemigo.

El derecho de detener á los buques neutrales para cerciorarse de su nacionalidad y comprobar sus papeles de mar [derecho de visita] y el de proceder al examen del cargamento y á otras investigaciones, si hay sospecha fundada de fraude [derecho de registro], son una consecuencia necesaria de la facultad que tienen los beligerantes de capturar y confiscar las mercancías de contrabando que los buques neutrales conduzcan para el enemigo. Tal facultad de confiscar el contrabando, no podría ejercerse sin los referidos derechos de registro y visita, y por eso los admiten todos los publicistas y los reconocen todas las naciones. Los buques neutrales están por su parte obligados á someterse á la visita y al registro, según los casos, exponiéndose á la pena de confiscación si se resisten al ejercicio de ellos, pues la resistencia se considera como un acto ilegal.

La ocultación de los papeles de mar, la destrucción de estos, el uso de pabellón ó documentos falsos, etc., se consideran como circunstancias agravadas.

tes, y justifican la detención del buque, dependiendo su confiscación, de que aquellos actos se hayan cometido para defraudar los derechos de los captores. Véase [el núm. 835.]

El buque beligerante que pretende visitar un buque neutral deberá demostrar su intención disparando un tiro de artillería con pólvora sola, ó izando su bandera, ó haciendo otras señales con la bocina; el buque neutral deberá detenerse, y si así no obrase, se podrá hacer fuego sobre él. [Véase el núm. 827.]

833

El examen tendrá por objeto verificar la nacionalidad del buque y la naturaleza, origen y destino del cargamento.

Véase el número anterior y su nota.

834

Solo los buques de guerra de las potencias beligerantes pueden practicar la visita de los buques neutrales.

Entre las naciones que admiten el corso marítimo, no parece que pueda ponerse en duda que también los corsarios podrán ejercer el derecho de visita, puesto que tienen el derecho de captura, debiendo sin embargo presentar sus patentes de corso respectivas. [Véase sobre este punto Ortolan dip. de la mer. y Hautefeuille, "Droits et devoirs des nations neutres en temps de guerre maritime.]

835

La visita consiste, únicamente, en el examen de los papeles de mar.

En caso de sospecha grave, podrán hacerse pesquisas en el buque, pero este último solo podrá ser capturado, si se encuentra en él contrabando de guerra.

Véase el número 833.

836

El Estado cuyos buques practican la visita es responsable, para con el Estado neutral, de los actos de violencia ó rigor cometidos al verificar dicha visita ó el registro del buque.

837

No puede ejercerse el derecho de visita cuando el Estado neutral hace escoltar, por sus buques de guerra, los buques mercantes neutrales, declarando que el convoy no conduce ninguna mercancía de contrabando. En este caso, los buques de guerra de las potencias beligerantes, deberán limitarse á verificar los poderes del buque neutral que escolta el convoy recibiendo de él los informes que crean necesarios.

La inmunidad de que disfrutaban los buques mercantes convoyados por uno ó mas de guerra neutrales, ha quedado establecida desde que la proclamó la Neutralidad armada de 1800, habiéndose inclinado, últimamente, á aceptarla la misma Inglaterra que fué la que mas se opuso á dicha inmunidad. Un Estado neutral puede convoyar por sus buques de guerra, no solo sus propios buques mercantes, sino tambien los de otras naciones neutrales; pero en ambos casos, el buque convoyador debe cerciorarse de que ninguno de los buques del convoy conduce contrabando de guerra, declarándolo así á los beligerantes. Esta declaracion debe ser respetada por ellos, debiéndose limitar, por consiguiente, á comprobar la legitimidad de la comision del buque convoyador y á recibir los informes de este. (Véase Ortolan, dip. de la mer., liv. III, chap. VII.)

Hay, sin embargo, publicistas, Dana entre otros, que combaten la inmunidad de que venimos tratando; pero como dice Calvo, los impugnadores están en notable minoría, y la inmunidad es admitida en la práctica de todas las naciones. [Véanse en Wheaton, historia del Derecho Internacional, las declaraciones de la neutralidad armada de 1800.]

838

Si del exámen de los papeles de mar resulta la presuncion

que alguno de los buques del convoy conduce mercancías de contrabando, será lícito proceder á la visita de buque sospechoso, cuya visita será presenciada por algun representante del buque convoyador. Si el comandante del buque beligerante que practica la visita, cree descubrir contrabando de guerra, debe notificarlo al comandante del buque convoyador, y este último podrá comisionar á uno de sus oficiales para que acompañe al buque inculcado ante el tribunal de presas mas próximo, y para que tome parte en los debates, en interes del comercio neutral.

Las potencias beligerantes deben siempre hacer respetar sus derechos y sus intereses, y por lo mismo no se les puede exigir que renuncien completamente su derecho de visitar el buque sospechoso, descansando en el testimonio del Estado neutral. Es posible que el Estado neutral haya sido engañado, ó que no haya procedido con el debido cuidado al examinar las mercancías embarcadas. Puede tambien suceder, que el beligerante y el Estado neutral no estén acordes en el sentido que se dé á la palabra contrabando, y que el primero considere como tal, lo que el segundo no cree prohibido; en este caso habrá que conciliar intereses y opiniones opuestos. Los principios admitidos en 1800, están vigentes en la actualidad. [Véase el núm. 837 y Heffter § 170.]

839

La proteccion del buque convoyador solo ampara á los buques mercantes admitidos expresamente en el convoy despues de un exámen prévio, no pudiéndose extender á los buques neutrales que durante el viaje se hayan unido al convoy sin cumplir con las formalidades indicadas.

El beligerante puede visitar los buques que de esta manera se hayan incorporado al convoy, pero siempre de acuerdo y con intervencion del capitán del buque convoyador, quien no deberá resistir, en este caso, á que se practique la visita. [Ortolan *ibidem*.]

Es cuestionable el punto de si será lícito á los buques neutrales acojerse á un convoy enemigo para eludir la visita del otro beligerante, sin que queden expuestos á captura y confiscacion por esta conducta. Los que sostienen que procede la confiscacion, se fundan en que el hecho de unirse á un convoy enemigo, envuelve la intencion de resistir á la visita, equivale á revestir un carácter

hostil, y violan un derecho de los beligerantes (el derecho de visita), por cuyas razones hay derecho para decretar la confiscación. Los que sostienen la opinión contraria manifiestan, que la *simple intención de resistir* no produce la confiscación, mientras la resistencia no se hace efectiva; que los buques neutrales pueden acogerse á un convoy de uno de los beligerantes, no para burlar los derechos del otro, sino para salvarse tal vez de ser capturados por otra tercera potencia con quien su nación esté en guerra; y por último, que así como no procede la confiscación de la propiedad neutral á bordo de buque enemigo, tampoco procederá la de los buques neutrales convoyados por buques enemigos.

Esta cuestión se discutió ampliamente entre los Estados-Unidos y Dinamarca, con motivo de haber ocurrido entre dichas potencias casos de esta naturaleza, pero las negociaciones entabladas en aquella ocasión no resolvieron teóricamente el punto. [Véase Wheaton, Derecho Internacional.] Posteriormente, tampoco se han puesto de acuerdo los publicistas, ni ha habido ocasiones bastantes para que se fije la práctica internacional. (Véase Calvo, Derecho Internacional, §§ 725 y 726.)

5.—Del bloqueo.

840

Los Estados beligerantes tienen derecho de interceptar toda especie de relaciones comerciales entre los puertos, plazas fuertes ó costas enemigas y los Estados extranjeros, aun cuando estos últimos sean neutrales.

El derecho de los Estados beligerantes de bloquear un puerto ó una parte del litoral enemigo, se ha practicado siempre durante la guerra, y ha sido reconocido por el derecho internacional; pero hay, sin embargo, divergencia de opiniones sobre la base en que se funda este derecho. Los usos de la guerra reconocen el hecho, pero no lo explican. Muchos publicistas, entre ellos Hubner, Ortolan y Hautefeuille, derivan el derecho de bloqueo de la especie de soberanía que uno de los beligerantes adquiere y ejerce cuando ocupa las aguas territoriales de su adversario. Pero este poder que se funda en la toma de posesión, no es enteramente absoluto, puesto que la costa bloqueada permanece casi siempre bajo el dominio del enemigo, y este conserva y ejerce su soberanía en los puertos y en toda la parte de mar que queda al alcance de su artillería. Además, el bloqueo puede verificarse también en aquella parte de *alta mar* en que se estacionan los buques encargados de vigilar la costa bloqueada, y es un principio inconcuso que en alta mar no puede establecerse la soberanía de ningún Estado. Por último, la teoría de la soberanía territorial, soberanía esencialmente provisoria, no basta para explicar la prohibi-

ción del comercio neutral con la costa bloqueada, puesto que el comercio es libre por regla general, y el Estado bloqueador puede haber celebrado con los neutrales, tratados especiales para favorecer su comercio.

La base del derecho de bloqueo no es, pues, la soberanía; este derecho se funda únicamente en las necesidades de la guerra. No se pueden impulsar con energía y con éxito las operaciones militares sin recurrir al bloqueo. Es evidente que el bloqueo ocasiona siempre graves perjuicios á los neutrales, pero es indispensable que se sometan á ellos, porque los bloqueos son necesarios, y no es posible evitar el que los males anexos á la guerra dejen de alcanzar alguna vez á los neutrales. Grocio, Bynkershoek, y últimamente, Gessner [*Derecho de los neutrales en el mar*. Berlin 1865] consideran con razón el derecho de bloqueo como una necesidad de la guerra, y no le dan otro origen; únicamente podrá establecerse que siendo el bloqueo un derecho necesario, deberá restringirse á los casos en que haya realmente necesidad absoluta.

841

Los neutrales están obligados á respetar los bloqueos efectivos.

Un bloqueo es efectivo cuando lo sostiene una fuerza suficiente que impida realmente el acceso al litoral enemigo; la simple declaración del bloqueo no basta para constituirlo.

Antiguamente el derecho de bloqueo se ejercía de una manera más lata; en la actualidad, el derecho internacional al limitario, ha realizado un progreso, ha restringido los males de la guerra y favorecido al comercio. En otro tiempo, las potencias marítimas pretendían que bastaba simplemente proclamar el bloqueo para prohibir á los neutrales el comercio con el Estado bloqueado; de este modo bloqueó la Inglaterra en 1780 todo el litoral francés, y Napoleón hizo lo mismo con esta en 1806. En fin, en 16 de Abril de 1856, se proclamó el principio siguiente, ya reconocido por “la primera neutralidad armada” y practicado por Francia ó Inglaterra en la guerra de Crimea; “Solo son obligatorios los bloqueos cuando son efectivos, es decir, cuando están mantenidos por fuerzas suficientes que impidan realmente el acceso al litoral enemigo.”

No se ha admitido aun el proyecto de no autorizar sino los *bloqueos militares*, es decir, los bloqueos que solo interrumpen las comunicaciones con una fortaleza ó con una estación importante para la marina militar; y de no tolerar ya los *bloqueos comerciales*, es decir, los bloqueos que interrumpen puramente las comunicaciones mercantiles. Se comprende bien que las potencias marítimas que solo pueden obrar sobre los litorales, se rehúsen á admitir un principio que disminuye mucho sus medios de coacción. (Véase el núm. 685, y Dana, com. al § 510, Wheaton int. law.)