

CAPITULO IV

SITIOS Y BLOQUEOS

Definicion. § 673. Los sitios y bloqueos son operaciones terrestres ó marítimas por medio de las cuales se cerca en tiempo de guerra una plaza, un puerto ó una porcion de mar.

Fundamento general de la ley por que se rijen. Se ha reconocido lo mismo teórica que prácticamente el derecho que tienen los beligerantes de impedir á los que permanecen ajenos á la lucha, que trafiquen con las plazas sitiadas ó bloqueadas. Ahora bien ¿cuál es su fundamento? ¿cómo se legitima estando en contradiccion, por lo menos aparentemente, con los de los neutrales? ¿en virtud de qué raciocinio pueden admitirle los autores que basan la neutralidad en un poder inherente á los que la proclaman y no á las partes contendientes?

Los publicistas ingleses colocan estas cuestiones en el terreno del derecho positivo sin establecer mas base que la de la legislacion de su país. Tal es el modo de pensar de Wildman, Manning, Reddie y Phillimore, quienes no reconocen, empero, como legítimos ni admisibles actualmente los bloqueos denominados de gabinete.

Pero si los escritores británicos eluden la resolucion de la teoría concierne á este punto, concretándose á apoyar los hechos de semejante naturaleza en la práctica observada por su gobierno, no sucede lo mismo con los franceses y alemanes, que han sustentado como fundamento de los sitios y bloqueos, la doctrina del derecho de conquista unos, y otros la de la necesidad. Hautefeuille y Ortolan son los mas fieles representantes de la escuela primera y Gessner de la última. *

Teoría del derecho de conquista.

§ 674. El primero de los tres autores últimamente citados dice, que para llegar al fin último de la guerra, esto es, á obligar al contrario á que acepte la paz, es preciso a po-

* Riquelme, *Derecho púb. int.*, lib. 1, tit. 2, sec. 2, cap. 18; Gessner, *Le droit des neutres sur mer*, pp. 145 et seq.

derarse de las ciudades, de las plazas fuertes, de los puertos, á viva fuerza ó reduciéndolas por hambre, proviniendo de aquí el sitio y el bloqueo. Para usar de este derecho, el beligerante coloca alrededor del punto que quiere tomar fuerzas mas ó menos considerables que ocupan indispensablemente una parte del territorio enemigo. Pues bien, añade, en virtud de este hecho puede ejercer en esa porcion la misma jurisdiccion que en su propio país, y, de consiguiente, se hallará facultado á negar á los extranjeros el permiso de cruzarle y de comerciar con los que residan en él. Aplicando estos principios, continúa Hautefeuille, al asedio marítimo, nos encontramos con que el combatiente que bloquea un puerto enemigo conquista sus aguas jurisdiccionales, en cuyo radio podrá disponer lo que estime mas conveniente. Este derecho es igual al que tiene para no permitir á los extranjeros el ejercicio de un comercio especial con sus antiguos Estados, y puede, por tanto, no solo hacer pública la prohibicion, sino la pena aplicable á los que la infrinjan. Completando todavía mas su pensamiento, añade que el bloqueo se basa en un derecho de los beligerantes, á diferencia del contrabando de guerra que se deriva de un deber de los neutrales.

Ortolan sostiene la misma doctrina sin llegar á esta última conclusion. «No son necesarias, dice, la intencion ó la posibilidad de reducir la plaza por hambre para que los Estados neutrales deban respetarle. Están obligados á cumplir las prescripciones prohibitivas de comerciar dictadas por la potencia bloqueadora, que es, si fuese real y positivo el acto que la da semejante título, la dueña de las aguas de que se trate. Entónces se aplicará, por analogía, al territorio marítimo el principio porque se rige el continental en las guerras terrestres; reducido á que cuando se está en posesion de una provincia enemiga, el ocupante queda *ipso facto* investido de la soberanía eminente en aquella porcion. La sustitucion de la soberanía en las aguas territoriales es suficiente para cimentar los derechos de los beligerantes en caso de bloqueo.»

Se ha objetado en contra de esta teoría que el derecho internacional positivo admite la apropiacion de los mares como resultado accesorio de la referente á la tierra y que si se aceptan los principios en que se apoya se llegará de una en otra consecuencia á negar la libertad de ellos y la de la navegacion en el país neutral. Hablando en idéntico sentido, Cauchy se expresa así: «Desde luego, y puesto que es menester atenerse á la realidad de los hechos, permítaseme pasar por alto la ficcion de la ciencia moderna que deriva el bloqueo

de un pretendido derecho de conquista aplicado á las aguas territoriales del enemigo, como si pudiera comprenderse la conquista de un mar territorial sin la de sus costas. Si se admite esta separacion, se tendrá solo una parte alicuota del Océano, sobre la cual no es dable ejercer ningun dominio permanente.» *

Teoría de la necesidad § 675. Las dificultades que presenta la doctrina de los autores precitados han dado lugar á que algunos publicistas proclamen el principio ó ley de la necesidad como base suprema del bloqueo. Hé aqui como se expresa Gessner: « No pudiendo este derecho, como observa Hautefeuille, deducirse de los deberes de los neutrales, nos vemos obligados, á pesar de su oposicion ardiente, á buscar su causa en la necesidad. Bástanos con que esta no sea solamente pretendida; sobre todo que no lo sea por una sola nacion, como ha sucedido con muchas de las medidas adoptadas respecto á los neutrales en las luchas marítimas. La necesidad de prohibirles que comercien con puertos bloqueados, si se quiere aprovechar esos medios marítimos para acelerar el restablecimiento de la paz, ha sido siempre reconocida por todas las naciones sin ocasionar reclamaciones importantes. La necesidad de acordar á los beligerantes este derecho está pues suficientemente justificada; este hecho y la sancion histórica que ha recibido bastan para dar al derecho de bloqueo una base sólida. Las demás teorías emitidas acerca de esta materia no tienen ninguna razon de ser, pudiendo solo aceptarse la que hemos expuesto, sustentada, entre los autores antiguos, por Grotius, Bynkershoek y Vattel, y entre los modernos, por Cauchy.»

Consideraciones sobre las doctrinas que anteceden. § 676. Las opiniones que acabamos de exponer no constituyen mas que una sola doctrina en el fondo, á pesar de su aparente contradiccion. Porque lo cierto es que fúndese, como lo hacen unos, en el derecho de conquista, que es realmente inadmisibile, ó apóyese, como lo verifican otros, en la ley de la necesidad, el bloqueo está reconocido por todos los escritores como un derecho innegable de los beligerantes, y desde el momento en que existe semejante unanimidad de pareceres, no es preciso recurrir para apoyarle á sofismas ni razonamientos asaz vulnerables. **

* Hautefeuille, *Droits des nations neutres*, tit. 9, ch. 1, sec. 1; Ortolan, *Dip. de la mer*, liv. 3, ch. 9; Cauchy, *Le droit maritime int.*, vol. II pp. 419, 420; Grotius, *Droit de la guerre et de la paix*, édition Guillaumin, annotée par Pradier-Fodéré, liv. 3, ch. 8, § 1, n° 3; ch. 15, § 1; Cocceius, *Com. sur le mare liberum de Grotius*, ch. 5; Klüber, *Droit des gens mod.*, § 297.

** Gessner, *Le droit des neutres sur mer*, pp. 151-153; Cauchy, *Le droit mar.*

No es posible fijar con exactitud la época en que comenzó á ejercerse de una manera mas ó menos completa y definida. En la obra de Vattel se encuentra una cita en la que se data su existencia desde el sitio de Atenas, en los tiempos de Demetrio. Mas sea cual fuere su antigüedad, puede asegurarse que hasta el siglo XVII no empezó á tomar una forma realmente jurídica y á establecer con distincion sus principios y reglamentos, si bien imperfectamente, puesto que todavía no se acordó por entónces la penalidad con que debian castigarse sus infracciones. *

Antecedentes históricos.

Grotius no admite que se sostenga relacion alguna comercial con una plaza sitiada ó bloqueada, y dice en términos generales, que el que infrinja esta regla se halla obligado á responder del daño que cause. Las condiciones, segun él, que debe llenar un bloqueo son: una fuerza suficiente para realizarle y que se espere fundadamente que ha de producir la rendicion del lugar ó la celebracion de la paz. Pero la particularidad que ofrece a doctrina sustentada por este publicista es que parece aplicar la confiscacion de las mercancías que tratan de salvarle solo en el caso de que constituyan contrabando de guerra; sin determinar tampoco porqué prescripciones ha de rejirse la del buque, ni si la diferencia que pueda resultar del producto de la venta y de la compensacion del perjuicio ocasionado, deberá ser restituida ó abonada por el propietario, ó si quedará á favor de los captores. Pero se acrecenta aun mas la confusion que domina en sus ideas sobre este punto al llegar al terreno de la accion criminal y civil del derecho que examina; pues, no manifiesta si ambas subsisten á la vez, ó si la primera absorbe á la segunda.

Opiniones de algunos publicistas.

Bynkershoek corrige, en cierto modo, esta vaguedad, estableciendo que la pena es en estos casos independiente de la extension de la pérdida producida, admitiendo tambien que el bloqueo debe ser efectivo. Sin embargo, como quiera que estos escritores le fundan en la ley de la necesidad, y atendiendo igualmente á que en su tiempo no estaban las relaciones internacionales tan claramente legisladas como se encuentran en el día, sucedió, y no podia menos de ser así,

int., vol. II, p. 198; Galiani, *Dei doveri dei populi neutrali*, cap. 9, § 2, p. 295.

* Gessner, *Le droit des neutres sur mer*, pp. 153, 154; Vattel, *Droit des gens*, édition Guillaumin, annotée par Pradier-Fodéré, liv. 3, ch. 7, § 117; Cauchy, *Le droit mar. int.*, vol. I, p. 299.

que los beligerantes se atribuyeron sobre este particular amplios poderes y facultades. *

^{1630.}
Edicto de los Estados-Generales.
Los Estados-Generales publicaron, el día 26 de junio de 1630, un edicto que puede considerarse como uno de los documentos mas antiguos que se conocen en este asunto. Por él se declaraba el bloqueo de todos los puertos de Flandes, aunque no estuvieran realmente cercados, constituyéndose así en antecedente necesario de la práctica y jurisprudencia inglesa.

Verdad es que, considerado bajo este punto de vista, no hacia mas que confirmar los de 4 de abril y 4 de agosto de 1586, de 9 del mismo mes de 1622 y de 21 de marzo de 1624; pero bajo otros aspectos era de mayor importancia, debiéndose á esto que los autores fijen á la fecha referida el origen de los bloqueos *per notificationem* ó de gabinete.

No se limita á lo expuesto el edicto que examinamos, sino que admite como precedente la confiscacion, siempre que de los papeles de mar resulte manifiesta la intencion de forzar el bloqueo y no pueda suponerse por las circunstancias del viaje y el lugar del apresamiento, que haya cambiado de destino. Disponia tambien que los barcos neutrales que entraran en un puerto bloqueado sin ser capturados, pudieran serlo en el viaje de retorno hasta su arribada á alguno que tuviera su mismo carácter, desde el cual podrian continuar libremente su navegacion, á no ser que les hubiera seguido uno de guerra perteneciente á la nacion bloqueadora.

Como se vé, estas disposiciones son atentatorias hasta lo sumo contra los derechos de las naciones que conservan su neutralidad, mas á ellas se debe en algun tanto la determinacion sobre una base positiva de este importantísimo incidente de la guerra. **

^{1689.}
Tratado entre Inglaterra y Holanda
El tratado concluido en 1689 entre Inglaterra y los Estados-Generales de Holanda, estipuló el bloqueo de todos los puertos y costas de Francia por medio de una notificacion á los neutrales.

^{1693.}
Entre Suecia y Dinamarca
Estos se quejaron de semejante medida, que produjo tambien el que Suecia y Dinamarca adoptaran represalias y celebraran el 17 de marzo de 1693 un convenio, obli-

* Grotius *Droit de la guerre et de la paix*, édition Guillaumin, annotée par Pradier-Fodéré, liv. 3, ch. 1, § 5, n° 3; Bynkershoek, *Quest. jur. pub.*, lib. 1, cap. 11; Gessner, *Le droit des neutres sur mer*, pp. 154-156; Halleck, *Int. law*, ch. 23, § 7.

** Gessner, *Le droit des neutres sur mer*, pp. 156-158; Robinson, *Collectanea maritima*, p. 189

gándose á obrar mancomunadamente para alcanzar una satisfaccion. Su actitud fué causa de que las naciones arriba mencionadas pusiesen en libertad las naves apresadas, y renunciases, por fin, á sus pretensiones. *

La Gran-Bretaña declaró bloqueados *per notificationem*, en 1756, todos los puertos franceses, apoderándose de muchas embarcaciones, pertenecientes en su mayor número á súbditos holandeses; si bien estas fueron restituidas, del mismo modo que el valor de los cargamentos, á petición de su gobierno. Pero Inglaterra manifestó que en adelante consideraria como buena presa cualquier buque que cayera en su poder.

La misma nacion hizo público, por un medio análogo, en 1798 el bloqueo de todos los puertos y embocaduras de los rios de Bélgica.

Pero semejante práctica se hallaba en abierta contradiccion con los principios generales admitidos sobre esta materia desde la segunda mitad del siglo XVII, por el resto de las potencias europeas.

Así es que en todos los pactos por ellas celebrados se reconocía que para tener carácter obligatorio un bloqueo era preciso que fuese real, y aun se fué tan adelante en algunos, que fijaron el número de buques de guerra que se necesitaban para constituir esa cualidad (1). **

Ya hemos dicho en otro lugar de esta obra, que la neutralidad armada de 1780 estableció que solo se consideraria como puerto bloqueado, aquel que cercara un número conveniente de naves de la armada, situadas entre sí á tan corta distancia, que hicieran realmente peligrosa la entrada de las neutrales. La de 1800 aceptó esta regla, y la convencion esti-

* Ortolan, *Dip. de la mer*, vol. II, liv. 3, ch. 9, pp. 358-360; Dumont, *Corps diplomatique*, vol. VII, pte. 2.

(1) El tratado de 1742 entre Francia y Dinamarca, art. 20, fija el numero de buques que deben permanecer en estacion en un puerto, para que este se considere realmente bloqueado, exigiendo que cierren su entrada al menos dos buques de guerra ó una batería colocada en la costa. El celebrado en 1753 entre Holanda y las dos Sicilias dice en su art. 22. » Queda establecido que no se tendrá por sitiado ó bloqueado cualquier puerto ó plaza que no cerquen, si es por mar, seis buques de guerra á lo menos colocados poco mas allá de lo que alcancen los cañones del puerto; y si es por tierra, las baterías y obras necesarias para evitar que se pueda entrar en la plaza sin pasar bajo el cañon de los sitiadores. »

** Gessner, *Le droit des neutres sur mer*, p. 160; Ortolan, *Dip. de la mer*, vol. II, liv. 3, ch. 9, pp. 360, 361; Flassan, *Hist. de la dip. française*, vol. VI, p. 64.

^{1756.}
Bloqueo declarado por la Gran-Bretaña.

^{1798.}
De los puertos y rios belgas.

Tratados concluidos acerca de este particular.

^{1780-1801.}
Doctrinas que prevalecieron en este periodo.

pulada en 1801 entre Inglaterra y Rusia la admitió también, sustituyendo las palabras « con buques que permanezcan constantemente en su puesto y situados á corta distancia, » con estas otras « con buques que permanezcan constantemente en su puesto ó estén situados á corta distancia. » *

Guerras de la revolución francesa. Durante las guerras de la revolución francesa, Inglaterra tuvo ocasión de aplicar en grande escala su sistema favorito; dando lugar á que Francia siguiera sus huellas por vía de represalia.

1806. Orden del consejo británico. El consejo británico manifestó por una orden de 16 de mayo de 1806, que se conceptuarían como bloqueadas todas las costas, puertos y riberas desde el Elba hasta Brest. Esta disposición dió origen al célebre decreto de Berlin. Parece como que las dos grandes naciones de la Europa occidental se propusieron por entonces sostener idénticos abusos y combatir con armas iguales en desenfrenada oposición de los principios del derecho internacional; convirtiendo así el bloqueo *per notificationem* en un procedimiento usual y corriente de las guerras marítimas. Pero los mismos gobiernos que le habían proclamado tuvieron que desistir de sus propósitos y desde 1814 cayó en completo desuso semejante proceder. **

Práctica de los tiempos modernos. Francia ha observado posteriormente una conducta uniforme y general en el asunto que nos ocupa. El bloqueo de los puertos de Argel (1), desde 1820 á 1830, el de los de Méji-

* Gessner, *Le droit des neutres sur mer*, pp. 159, 161; Neutralidad de 1800; Convención de 1801; Ortolan, *Dip. de la mer*, v. II, liv. 3, ch. 9, p. 360; Halleck, *Int. law*, ch. 23, § 7; Hautefeuille, *Droits des nations neutres*, tit. 9, ch. 5, sec. 1; Bello, *Derecho internacional*, pte. 2, cap. 8, § 5; Riquelme, *Derecho público internacional*, lib. 1, tit. 2, cap. 18; Heffter, *Droit int.*, § 157.

** Gessner, *Le droit des neutres sur mer*, pp. 162, 164; Ortolan, *Dip. de la mer*, vol. II, liv. 3, ch. 9, pp. 362-364; Hautefeuille, *Droits des nations neutres*, tit. 9, ch. 5, sec. 1; Halleck, *Int. law*, ch. 23, § 8; Wheaton, *Hist. des progrès du droit des gens*, pp. 372-388; Phillimore, *On int. law*, vol. III, §§ 167, 321; Kent, *Com. on am. law*, vol. I, p. 145; Klüber, *Droit des gens mod.*, §§ 310-316; Bello, *Derecho int.*, pte. 2, cap. 8, § 5; Riquelme, *Derecho púb. int.*, lib. 1, tit. 2, cap. 18; Pando, *Derecho int.*, p. 519; De Cussy, *Droit maritime*, liv. 2, ch. 26; Heffter, *Droit int.*, § 157; Martens, *Causes célèbres*, vol. II, p. 35; Martens, *Nouveau recueil*; Schoell, *Hist. des traités*, vol. IX, p. 44; *Moniteur universel*, del 5 dic. 1806 y del 25 dic. 1807.

(1) El ministro de relaciones exteriores de Francia expuso los principios seguidos en el bloqueo de Argel en la memoria que dirigió el 8 de febrero de 1830 al consejo de Estado, encargado de decidir acerca de la captura de dos buques por violación de él. Estos buques, cuya confiscación se decretó, eran la nave toscana *Carolina* y la sarda *La Madona di Montenero*. El consejo había pedido al

co en 1838 y el de Buenos-Aires en la misma época fueron reales y efectivos. Las instrucciones dadas al conde de Molé, cuando tuvo lugar la intervención francesa en la Plata, reconocen la notificación y la efectividad como condiciones esenciales del bloqueo y establecen estos principios: «El objeto de esta operación es impedir la entrada y salida de buques, sea cual fuere su pabellón y la nación á que pertenezcan.... La nave que se presenta en un puerto bloqueado ignorando la existencia de la medida adoptada, debe ser advertida, haciéndose la notificación por escrito en el rol de la tripulación.... Si una vez llenadas estas formalidades penetra en él ó arriba de nuevo podrá ser capturada por el jefe de las fuerzas bloqueadoras.... Los buques de guerra neutrales que se presenten serán invitados á alejarse, y si persisten en su intento de avanzar, podrá repelerseles por la fuerza, siendo suya la responsabilidad de lo que acontezca.... Francia ha admitido los principios consagrados por el tratado que concluyeron las potencias del norte en 1780, y si se ha separado de ellos alguna vez en circunstancias excepcionales, ha sido como medida de represalia, á causa de las pretensiones, que nunca ha reconocido, de la nación con que entonces se encontraba en guerra.»

El reglamento danés sobre este particular, de 1848, dice en su artículo 1º, que debe considerarse como puerto bloqueado el cercado por buques de guerra de modo que no puedan entrar ni salir los mercantes, sin peligro evidente de captura.*

1848.
Reglamento danés.

ministro antecedentes sobre los principios y reglas seguidos en el bloqueo de Argel, y este contestó que las instrucciones comunicadas por el de marina al jefe de la escuadra francesa en aquellas aguas reconocían la necesidad de la notificación oficial á los neutrales é indicaban la manera de proceder contra los buques que trataran de infringirlo; que en virtud de estas instrucciones solo podrían capturarse los que una vez recibida la notificación oficial y hecho constar en el rol de la tripulación, se presentaran de nuevo en los puertos de la Regencia; que era imposible adoptar en cuanto á los neutrales una legislación mas conforme al derecho de gentes, y que restringiera menos en tiempo de guerra la libertad del comercio marítimo; que la política francesa se fundaba en los principios consagrados en 1800 por los tratados de la neutralidad armada, principios cuyo triunfo había alcanzado en su discusión con el Brasil acerca de la nulidad de las presas hechas durante el bloqueo de Buenos-Aires y que, enfin, la violación de un bloqueo notificado oficialmente y sostenido de una manera efectiva produce, según la ley de las naciones, la captura y confiscación del buque que la lleva á cabo.

* Gessner, *Le droit des neutres sur mer*, pp. 164-166; Ortolan, *Dip. de la mer*, vol. II, liv. 3, ch. 9, pp. 364-368.

Con motivo de la guerra de Oriente, Inglaterra se encontró, como hemos visto en otra ocasión, precisada á conformar su conducta con la de Francia, su aliada á la sazón, en algunos puntos muy importantes de la legislación internacional. Tal sucedió con respecto á la cuestión que estamos debatiendo, acerca de la cual manifestaba en su declaración de 27 de marzo de 1854, que impediría á los neutrales la violación de todo bloqueo real y efectivo sostenido por una fuerza bastante en los puertos, radas ó costas enemigas. En conformidad con este proceder el duque de Newcastle dijo en la cámara de los lords que los ministros de S. M. B. no tenían la intención de renunciar al sistema seguido antiguamente por Inglaterra. Estas declaraciones de carácter transitorio sirvieron luego de base á la de 1856, que reconoció la necesidad de que los hechos referidos fueran reales para ser obligatorios.

Esta proposición, dice Halleck, aprobada por los Estados-Unidos ha sido adoptada por todas las naciones de Europa, y puede considerarse como un principio establecido de jurisprudencia internacional. Sin embargo, la declaración del congreso de París no es tan precisa y terminante como la de las neutralidades armadas de 1780 y 1800.*

Cuantas veces se adoptaron medidas de este género en el trascurso de la guerra civil habida en la república norteamericana, otras tantas se mantuvo vigente la doctrina enunciada. Así lo reconoce lord Russell en la nota que dirigió á lord Lyons el 15 de febrero de 1862.

No sucedió lo mismo en la que sostuvo Dinamarca, en 1864, contra Austria y Prusia. El gobierno dinamarqués, á pesar de haberse adherido á la declaración de 1856, y prescindiendo del artículo 18 del tratado de comercio que celebró en 1818 con Prusia, y hasta del reglamento que publicó el 15 de febrero de 1864, mantuvo un bloqueo ficticio de muchos puertos prusianos, en cuyas aguas no estacionó ni uno solo de los buques de su armada. Esta conducta fué igualmente contraria á las prescripciones que adoptó en 1848 con motivo de la guerra con Prusia y Alemania, en las cuales se disponía lo siguiente:

* Gessner, *Le droit des neutres*, pp. 166, 167; Ortolan, *Dip. de la mer*, vol. II, app. sp. e.; Halleck, *Int. law*, ch. 23, § 9; Phillimore, *On int. law*, vol. III, appen. pp. 850, 851; de Cussy, *Précis historique*, ch. 12; Pistoye et Duverdy, *Traité des prises*, tit. 6, ch. 5, sec. 2; Heffter, *Droit int.*, § 157; *Moniteur français*, del 7 de junio 1854.

1º. Se considerará como puerto bloqueado aquel á cuyo frente se halle estacionado uno ó varios buques de guerra de una manera tal que ninguno mercante pueda entrar ni salir sin riesgo inminente de ser detenido.

2º. Así que llegue á su destino, el jefe de las fuerzas encargadas de mantener el bloqueo le pondrá en conocimiento de los cónsules de todas las potencias amigas y neutrales por medio de una circular que les dirigirá al efecto, y las embarcaciones de las unas ó de las otras que se hallen surtas en el puerto al publicar la orden referida, tendrán derecho á zarpar en el término que se convenga.

3º. Se comunicará á cada una de las naves que pasen por el Sund y los Belt un ejemplar de la patente real concerniente al bloqueo. Se prohíbe pasar á vías de hecho con los barcos que tengan cualesquiera de entrambas significaciones, á no ser que con posterioridad á la notificación del bloqueo intenten quebrantarlo; pero si existiere motivo para presumir que no había llegado á su conocimiento, el simple acto de traspasar la línea marcada no justificará el empleo de la fuerza. Mucho menos podrá ser detenida una embarcación amiga ó neutral á causa únicamente de ir destinada ó con rumbo á un puerto bloqueado. En tales casos el jefe encargado de sostener esta operación militar les advertirá lo que ocurre, y así que lo hayan anotado en el diario de la navegación quedarán en libertad de seguir otro camino.

4º. Si á pesar de este aviso el buque trata de franquear la línea, ó si se presume que ha sido informado del bloqueo á su paso por el Sund ó los Belt, ó que igualmente lo supiese después de haberse dado á la vela, en todos estos casos la tentativa de penetrar en el puerto se considerará como una violación del bloqueo, y si fuere necesario se usará de la fuerza para detenerle.

5º. El oficial que quebrante las disposiciones mencionadas ó que abuse de su autoridad en perjuicio de los barcos amigos ó neutrales, será castigado según lo requiera el hecho, quedando obligado á indemnizarles debidamente.*

§ 677. Siendo como un acto de soberanía suprema la declaración de un sitio ó bloqueo, claro es que debe proceder del gobierno ó de una autoridad en quien haya delegado esta facultad expresamente. El comandante de una escua-

En quien reside la facultad de declarar los sitios y bloqueos.

* Gessner, *Le droit des neutres sur mer*, pp. 167-169; Riquelme, *Derecho púb. int.* vol. II, pp. 254-259.