

poseedor; y si estaban estacionadas en alta mar, como generalmente sucede, recobrarán estas aguas su libertad.»

Abundando en las mismas ideas, se expresa así en otra de sus obras: «Para que exista un bloqueo se necesita no solo la conquista del mar territorial, sino su conservacion, hecho que da al beligerante la soberanía de las aguas jurisdiccionales enemigas, y por tanto, el poder de dictar y ejecutar leyes con respecto á los extranjeros. Desde el momento en que el conquistador deje de tener aquellos lugares fuera del alcance de sus cañones, y de conservarlos en su poder, volverán al dominio de su antiguo soberano, á la manera que en las guerras terrestres la autoridad del invasor se desvanece tan pronto como se retira del terreno que ocupa. Los elementos constitutivos del bloqueo son, pues, la conquista y la ocupacion actual, cuya reunion le hace real y efectivo. Todas las naciones marítimas, á excepcion de Inglaterra, han reconocido este principio hace ya mucho tiempo, inscribiéndole en sus tratados. Y hasta la misma potencia mencionada le ha proclamado, al fin, en la mas solemne de las convenciones, supuesto que todos los pueblos del globo le han reconocido en la declaracion de 16 de abril de 1856.....»

«Mas por lo mismo que el bloqueo es una conquista y una ocupacion permanente, en una palabra, un hecho material, desaparece ó cesa con él, desde que por una causá cualquiera, voluntaria ó no, se alejan los buques encargados de mantenerle. Los vientos contrarios, una tempestad, las enfermedades, la carencia de víveres, las fuerzas enemigas, etc. etc., pueden obligar al bloqueante á separarse de su puesto; pues bien, entónces concluyen *ipso facto* la ocupacion y el bloqueo, volviendo el mar territorial á su antiguo soberano único que ejerce jurisdiccion sobre él, pudiendo aquellos á quienes permita la entrada y permanencia aceptar el permiso sin inconveniente. Porque aun dado caso de que el beligerante rechazado por el adversario ó alejado por los vientos volviera y se apoderase del mismo mar, el bloqueo que impusiese seria nuevo; y aunque la interrupcion de su dominio no haya durado mas que algunos dias ó unas cuantas horas, como sucedió en Galveston, y sobre todo en Charleston, aquellas aguas fueron en ese trascurso de tiempo tan libres, como si no hubieran sido conquistadas ántes ó no debieran serlo jamás.»

Pistoye y Duverdy se inclinan tambien á este modo de pensar, manifestando que, «no se necesita notificacion alguna para dar por

terminado un bloqueo, supuesto que lo demuestra concluyentemente el hecho material de la ausencia de sus mantenedores.»

La jurisprudencia inglesa es contraria á esta doctrina, pues, además de admitir como fundada la presuncion de que continúa el acto de que se trata hasta que se notifica oficialmente su levantamiento, establece que no debe considerarse como interrumpido, cuando los buques han abandonado su posicion por un accidente fortuito.

En conformidad con esta práctica dice Bello: «La ausencia accidental de la escuadra bloqueadora en el caso de una tempestad no se mira como interrupcion del bloqueo; y así es que si un neutral quisiese aprovecharse de esta circunstancia para introducirse en el puerto bloqueado, la tentativa se consideraria fraudulenta. Pero si el servicio de la escuadra fuera remiso y descuidado, ó si se la emplease accidentalmente en otros objetos que distrajesen una parte considerable de su fuerza, de manera que no quedase la necesaria, estas interrupciones, aunque fuesen por un tiempo limitado, suspenden verdaderamente el bloqueo.»

«Inútil es, decia sir W. Scott, en el caso de *La Jufrow Maria Schroeder*, que los gobiernos impongan bloqueos si los encargados de este servicio descuidan su desempeño; porque de este modo de proceder resultan graves inconvenientes. Cunde, por ejemplo, el rumor de haberse levantado, los especuladores se aprovechan de esta noticia, cae en el lazo la propiedad de personas incautas, y se compromete el honor mismo de los beligerantes.

«Si se suspende voluntariamente el bloqueo, ó si la presencia de una fuerza contraria obliga á levantarlo, se le mira como terminado, y es necesaria nueva noticia para que produzca otra vez sus efectos.»

Esta ha sido igualmente la opinion sustentada por Phillimore, Wildman y Wheaton.

Riquelme admite que la nacion que se vale del recurso que estamos analizando, debe considerarse como dueña del lugar, y sustituye su soberanía á la que ejercia el señor territorial. Partiendo de esta base no podia cooperar al sostenimiento de las reglas que preceden, y juzga que una tempestad puede producir el levantamiento de un bloqueo, pero exige que la escuadra encargada de sostenerle se haya alejado tanto que se pierdan de vista todos los barcos que la compongan.

No es muy decisiva en este asunto la opinion de Halleck. Dice ciertamente que la ausencia accidental, siempre que sea corta, no producirá los resultados que aseguran otros autores; pero sostiene así

mismo que si la escuadra ha sufrido tales averías, á causa de un temporal ú otro accidente, que se ve obligada á retirarse, se considerará levantado el asedio, como sucedería si hubiese sido desalojada de sus posiciones por la enemiga. Observa igualmente que algunos puertos sufren tempestades periódicas, que obligan á las naves bloqueadoras á buscar un refugio en otra parte, quedando de ese modo aquel en suspenso. *

§ 687. Tócanos ahora examinar que resultados se obtendrán cuando la escuadra bloqueadora sea desalojada de su fondeadero por la enemiga. Es indudable que cuantas veces se verifique este hecho, el bloqueo ha terminado, y que si se restableciera con las mismas fuerzas ó por otras, se conceptuaría como uno nuevo y no como la continuacion del anterior. Pero un acontecimiento de esta especie ocasiona un cambio radical en el carácter de la guerra. La potencia agresora puede dirigir sus fuerzas hácia otro punto, cambiar su plan de ataque, modificar, en fin, sus operaciones; dando lugar con la incertidumbre que resulta de la aglomeracion de todas estas suposiciones, á que se presuma muy razonadamente que el puerto en cuestion ha vuelto á disfrutar de la libertad concedida ordinariamente á las relaciones comerciales.

Mas á pesar de la equidad que encierran estas conclusiones, fueron en parte rechazadas con motivo de los hechos ocurridos en Galveston, Tejas, y en Charleston, Carolina del sur.

El dia 31 de enero de 1863, las naves confederadas atacaron á la escuadra que sostenia el bloqueo de Charleston, obligándola á retirarse, de cuyas resultas las autoridades locales pusieron la cesacion de aquel en conocimiento de los cónsules extranjeros: el de Inglaterra llegó efectivamente á bordo de *El Petrel* hasta cinco millas mas adelante de la línea fijada, y no descubrió ningun buque enemigo. Pero el 1º de febrero del mismo año se presentó á continuarle una nueva escuadra federal compuesta de veinte naves.

Los mismos hechos ocurrieron en Galveston, con la diferencia de

* Hautefeuille, *Droits des nations neutres*, tit. 9, ch. 2, sec. 2; Hautefeuille, *Questions de droit mar. int.*, pp. 35, 36; Gessner, *Le droit des neutres sur mer*, p. 191; Bello, *Derecho int.*, pte. 2, cap. 8, § 5; Wheaton, *Elém. droit int.*, pte. 4, ch. 3, § 28; Riquelme, *Derecho púb. int.*, lib. 1, tit. 2, cap. 18; Pistoye et Duverdy, *Traité des prises*, tit. 6, ch. 2, sect. 2; Halleck, *Int. law*, ch. 23, § 5; Kent, *Com. on am. law*, vol. I, p. 145; Phillimore, *On int. law*, vol. III, § 294; Ortolan, *Dip. de la mer*, vol. II, ch. 9; Wildman, *Int. law*, vol. II, p. 181; Duer, *On insurance*, vol. I, p. 651.

que las fuerzas bloqueadoras tardaron diez días en recuperar sus posiciones.

Los periódicos de entrambas partes contendientes sostuvieron en aquella ocasion un caloroso debate. Pretendian los de los confederados que no debia procederse nuevamente á los asedios de los lugares mencionados, sin que mediase ántes otra notificacion diplomática, exigiendo además que entre esta y aquellos trascurrieran sesenta días, á lo que replicaban los federales que el bloqueo notificado no habia cesado de existir, á pesar del descalabro sufrido y de la ausencia momentánea de los cruceros.

Polémicas sostenidas en la prensa.

Para rebatir la última doctrina puede citarse la opinion de un publicista igualmente norte-americano, Dana, que acepta como suyas las declaraciones hechas por lord Russell en su respuesta de 10 de febrero de 1863 á M. Mason, agente de los confederados. « No debe dudarse, decia el ministro inglés, la continuacion legal del bloqueo á pesar de la ausencia momentánea, ocasionada por el mal tiempo, de la escuadra bloqueadora. Este accidente no puede causar su suspension, ni su terminacion, sucediendo todo lo contrario cuando acontece la dispersion de los bloqueantes por una fuerza superior que implica su rompimiento y la necesidad, en caso de restablecerse, de una nueva advertencia. » *

§ 688. Una cuestion en que se hallan de acuerdo todos los publicistas es en la aseveracion de que el bloqueo cesa desde el momento que los buques bloqueantes se retiran para desempeñar otro servicio, sin dejar en las aguas que ocuparon un número suficiente para proseguir la operacion á que se dedicaban. Pero no se considerará terminado, porque queden desgarnecidos y abiertos algunos puntos á causa de la falta de embarcaciones que hayan salido en persecucion de otras sospechosas. Este servicio es una parte necesaria del deber que han de cumplir; empero, si la ausencia se prolongara demasiado habria motivo para sospechar que recibieron otro destino, y á que se considerara suspendido.

Cuando la escuadra bloqueadora recibe otro destino.

* Wheaton, *Elém. droit int.*, pte. 4, ch. 3, § 28; Hautefeuille, *Questions de droit mar. int.*, pp. 33-36, et seq.; Gessner, *Le droit des neutres*, pp. 191, 192; Dana, *Elem. int. law*, by Wheaton, eighth edition, note 233; Halleck, *Int. law*, ch. 23, § 11; Phillimore, *On int. law*, vol. III, § 294; Wildman, *Int. law*, vol. II, p. 183; Duer, *On insurance*, vol. I, p. 653; Bello, *Derecho int.*, pte. 2, cap. 8, § 5; Riquelme, *Derecho púb. int.*, lib. 1, tit. 2, cap. 18; Ortolan, *Diplomatie de la mer*, vol. II, ch. 9; Heffter, *Droit int.*, § 155.

§ 689. Igual sucederá, si hay irregularidad ó parcialidad notoria en su sostenimiento, como aconteceria si se permitiese la entrada ó salida de buques determinados. Mas para justificar en este caso el rompimiento es menester que los hechos á que nos hemos referido se repitan con frecuencia, formando, por decirlo así, una regla de conducta, porque dos ó tres no constituirian prueba fehaciente. *

§ 690. Si una plaza está solamente bloqueada por mar, dice Bello, el comercio terrestre con ella no es una ofensa contra los derechos de la potencia bloqueadora. El bloqueo marítimo es bajo cierto punto de vista imperfecto é incompleto, porque no puede extenderse á todos los puntos de la plaza bloqueada, y esta imposibilidad produce la no interrupcion de las comunicaciones por tierra. **

§ 691. Pero no es oportuno resolver por analogía con el caso anterior el del sitio de una plaza, relativamente á los medios de comunicacion marítimos. En virtud de la tendencia distinta de esta operacion militar resulta, que mientras el neutral puede continuar su tráfico por tierra con un puerto bloqueado, sin perder su carácter, no está facultado para hacer lo mismo, aunque por diversa vía, con una plaza bloqueada. Por eso el que suministra á sus habitantes cualquiera cosa necesaria, bien para los usos de la vida, ya para las operaciones militares, perderá su significacion y se le conceptuará como tomando parte en ellas, procediendo, de consiguiente, la captura y confiscacion de su propiedad. ***

* Gessner, *Le droit des neutres sur mer*, pp. 191, 192; Heffter, *Droit int.*, § 155; Hautefeuille, *Droits des nations neutres*, vol. III, p. 115; Wheaton, *Elém. droit int.*, pte. 4, ch. 3, § 28; Halleck, *Int. law*, ch. 23, §§ 12, 13; Ortolan, *Dip. de la mer*, vol. II, liv. 3, ch. 9; Bello, *Derecho int.*, pte. 2, cap. 8, sec. 5; Riquelme, *Derecho púb. int.*, lib. 1, tit. 2, cap. 18; Pistoye et Duverdy, *Traité des prises*, tit. 6, ch. 2, sec. 2; Duer, *On insurance*, vol. I, p. 654; Phillimore, *On int. law*, vol. III, §§ 294, 295; Wildman, *Int. law*, vol. II, p. 182; Manning, *Law of nations*, p. 324; Jacobson, *Seerecht*, p. 683; Pohls, *Seerecht*, vol. IV, p. 1145; Robinson, *Admiralty reports*, vol. I, pp. 86, 156; vol. III, p. 148; vol. VI, p. 116.

** Bello, *Derecho int.*, pte. 2, cap. 8, § 5; Wheaton, *Elém. droit int.*, pte. 4, ch. 3, § 28; Halleck, *Int. law*, ch. 23, § 14; Wildman, *Int. law*, vol. II, p. 180; Duer, *On insurance*, vol. I, p. 655; Riquelme, *Derecho púb. int.*, lib. 1, tit. 2, cap. 18; Heffter, *Droit int.*, p. 155.

*** Vattel, *Droit des gens*, édition Guillaumin, annotée par Pradier-Fodéré, liv. 3, ch. 7, § 117; Bynkershoek, *Quæst. jur. pub.*, lib. 1, cap. 11; Halleck, *Int. law*, ch. 23, § 15; Duer, *On insurance*, vol. I, pp. 656-658; Heffter, *Droit int.*, § 155.

§ 692. Pero ninguna de las garantías que, segun hemos visto, se exigen mas comunmente para dar al hecho sobre el cual versan la debida legalidad, ni todas ellas reunidas, son bastantes para proteger eficazmente los intereses y derechos de los neutrales. Necesítase para que tal acontezca el cumplimiento de otro requisito sobre cuyas condiciones, importancia y significacion no se hallan contextes los autores: aludimos á la notificacion.

Esta se divide en dos clases, á saber; la diplomática ó general, es decir, la de un gobierno á otro, y la especial, que es la verificada por el comandante de la nave bloqueadora en el lugar mismo del bloqueo, á las embarcaciones que van á él destinadas.

§ 693. Para que las leyes adquieran carácter obligatorio es indispensable su publicacion. Pues bien, lo mismo sucede, por regla general, con el bloqueo, en el cual la notificacion hace las veces de aquella, dándole así fuerza legal. Hay, sin embargo, una diferencia muy notable en la comparacion que hemos indicado, pues, mientras que en el primer caso solo puede tratarse de los propios súbditos sobre quienes se ejerce jurisdiccion, en el segundo se hace la cuestion extensiva á los que son completamente extraños al poder del notificante.

Muchos escritores impugnan la doctrina de que este acto sea como una especie de condicion esencial y elemento jurídico del hecho á que se relaciona, fundándose en los grandes abusos que á su sombra y en su nombre ha cometido la Gran-Bretaña. Con efecto, esa nacion ha hecho de él un elemento no esencial sino constitutivo por si solo del bloqueo, y merced á tan poderosa arma ha llegado á aniquilar el comercio de los neutrales.

Modificando la antigua teoría británica, sir W. Scott concluyó por deducir consecuencias no menos peligrosas, pues, este calificativo y no otro merece el resultado de la siguiente série de raciocinios. «Hay dos clases de bloqueo, dice, el uno de hecho solamente, *de facto*, el otro de hecho y de notificacion á la vez. En el primer caso se conceptúa inmediatamente terminado, cuando las fuerzas encargadas de mantenerle abandonan su puesto por una causa cualquiera, siempre que no sea un accidente de mar ó un cambio desfavorable de vientos; en el segundo nos parece que *prima facie* se puede sostener que existe interim no se comunica oficialmente su levantamiento, lo cual es, sin duda alguna, un deber del beligerante que le haya notificado. Dejar que el hecho desaparezca y retardar la comunicacion de lo ocurrido, es equivalente á un fraude cometido en detrimento de las naciones neu-

trales, y seria seguir una conducta de que no creemos capaz á ningún gobierno. No pretendo negar que haya alguno de la especie que estoy examinando, que concluya *de facto*, pero digo que nadie debe apresurarse á presumir que haya autoridades que sigan el mencionado proceder, y afirmo, por tanto, que debe considerarse *prima facie*, que un bloqueo subsiste mientras no se revoca la notificación. »

Doctrina inglesa. El fin de esta, segun la práctica inglesa, se reduce á establecer una *presumptis juris et de jure* acerca de que ha llegado el bloqueo á noticia de los neutrales. Y apoyándose en que semejante presuncion debe existir para su continuidad, la jurisprudencia á que nos referimos no admite que sea precisa una advertencia especial á los buques para justificar, llegado el caso, su captura, bastando para hacerla válida su destino real ó presunto al puerto bloqueado; exceptuándose de esta regla aquellos que hubieren zarpado, no de su país, sino de otro lejano, donde no sea probable que haya llegado la noticia de lo ocurrido.

Para refutar victoriosa y eficazmente esta doctrina basta con poner de relieve la distincion que existe entre ambas notificaciones. De este modo únicamente es como puede asegurarse que la diplomática ó general es una condicion esencial del bloqueo, sin incurrir en los gravisimos inconvenientes que se desprenden de las prescripciones británicas. No es, pues, admisible que la una pueda reemplazarse con la otra, so pena de concluir por rechazar uno de los elementos jurídicos del hecho en cuestion ó adherirse á la política impugnada.

Jurisprudencia francesa. En contraposicion con este sistema la práctica y la jurisprudencia observadas en Francia han reconocido que la notificación general no es suficiente para que se infiera que los neutrales tienen conocimiento del hecho, juzgando que es indispensable para que tal suceda que se les comunique respectivamente y en cada caso que ocurra.

Opiniones de los publicistas. Sosteniendo esta última doctrina Pistoye y Duverdy se expresan así: « La notificación de un bloqueo puede ser general ó particular. Es lo primero, cuando el gobierno que le declara le pone en conocimiento de los neutrales, bien por la via diplomática ó ya por medio de una publicacion oficial. Particular ó especial es cuando uno de los jefes de las fuerzas encargadas de su sostenimiento, le pone en noticia del capitán de la nave que se dirige al puerto bloqueado. La regla mas comunmente observada en este punto es que deben tener lugar entrambos avisos. Ciertos es que si un barco, después de haber recibido el de la segunda clase,

intentara forzar la línea, puede ser declarado buena presa, aun cuando no se haya verificado el primero; mas no debe deducirse de esto, como lo hacen algunos autores, que la notificación general sea necesaria, y superflua la particular. La comunicacion de un bloqueo no tiene solo por objeto justificar las penas que se impongan á los que traten de infringirle, sino que sirve para advertir á los negociantes lo ocurrido, á fin de que no perjudiquen sus intereses expidiendo artículos que no podrán ser desembarcados. Por esta razon, el beligerante que no obrare así, faltaria á sus deberes con las potencias que permanecen extrañas á la lucha. Supongamos que uno de los Estados europeos bloquea un puerto del mismo continente sin anunciarlo de una manera general y oficial; en ese caso, los americanos continuarán haciendo sus remesas al lugar designado y se expondrán á pérdidas de consideracion. Tal es el poderoso motivo que obliga á reconocer la necesidad de la notificación diplomática; no perdiendo este principio nada de su importancia, porque haya ocasiones en que no sea posible su aplicacion. Sostenemos, pues, la opinion emitida por lord Beaumont en la cámara de los lords, cuando decia: « Afirmo que el almirante encargado de hacer la guerra y que estime oportuno declarar el bloqueo de un puerto puede verificarlo, aunque se halle á una distancia tal, que hayan de trascurrir dos ó tres meses ántes de que sea factible su publicacion en la *Gaceta de Londres*. Pero aun en este caso extremo es preciso que la nacion á quien compete se apresure á ponerlo diplomáticamente en conocimiento de las demás así que llegue al suyo. »

Ortolan y Cauchy han opinado del mismo modo. Pero Hautefeuille se ha separado de sus apreciaciones, inclinándose mas en favor de los derechos de los neutrales admitiendo solo como necesaria la advertencia particular. La notificación diplomática, dice, no existe, no tiene valor alguno por sí propia, no determina el principio ni el fin de las operaciones, es, en una palabra, la simple manifestacion del hecho material en que se funda y no puede considerarse como condicion esencial, y siendo así, no tiene fuerza obligatoria, y cuantas veces se haya realizado habrá sido por pura condescendencia y á guisa del cumplimiento de un deber de humanidad. Mas aun, por su conducto se da conocimiento de un hecho que existe en el instante que se comunica, pero que puede cesar inesperadamente. Por otra parte, añade, ocurren bloqueos muy legítimos y regulares que no se prestan á ella, como sucede con el que, usando de los poderes que se le hayan conferido, establezca el jefe competente en territorio lejano.

Mas encontrándose este autor en frente de la práctica contraria á sus doctrinas, seguida constantemente en las guerras modernas, era menester que la explicase en conformidad con su sistema para no comprometer la existencia de este con una contradicción tan manifiesta. Así vemos que mas adelante se expresa en estos términos:

«Casi todas las naciones, entre cuyo número se encuentra Francia, han adoptado la notificación cuando se trata de bloqueos que han de prolongarse mucho. Mas sea cual fuere su fin real, no será nunca obligatoria, y aunque es bueno conservar esta práctica por su carácter benévolo no le concede al acto mismo valor intrínseco.»

Gessner la juzga tan indispensable que opina que si no se verifica no procederá la condena de la nave que intente forzar el bloqueo, por mas de que concurran todas las otras circunstancias y requisitos exigidos, teniendo derecho á exigirse la devolución de las capturas hechas en semejantes condiciones.

§ 694. Esta clase de notificaciones pueden hacerse, bien por medio de un oficio del beligerante á las autoridades de los Estados neutrales, ó ya por la publicacion de un anuncio en que conste la fecha en que empezará el bloqueo, y en este caso habrá que repetirle cuando comience realmente. Otras veces se dirigen varias comunicaciones, como, por ejemplo, la de la intención de bloquear, la de la salida de la escuadra y la del principio de las operaciones: las dos primeras son de pura cortesía.*

§ 695. La primera duda que asalta al pensamiento, cuando se trata de la notificación especial es si tendrá tanta importancia como la general y si podrá considerarse tambien como una condicion indispensable para legalizar el acto á que se refiere.

Sir William Scott y casi todos los publicistas ingleses la combaten, fundándose en que la hecha por la via diplomática tiene fuerza

* Gessner, *Le droit des neutres sur mer*, pp. 180-190; Hautefeuille, *Droits des nations neutres*, tit. 9, ch. 3, sect. 1; Hautefeuille, *Questions de droit mar. int.*, p. 38; Pistoye et Duverdy, *Traité des prises*, tit. 6, ch. 2, sect. 2; Ortolan, *Dip. de la mer*, vol. II, liv. 3, ch. 9; Halleck, *Int. law*, ch. 23, §§ 17, 18; Cauchy, *Le droit maritime int.*, époque 5, ch. 4, sect. 5; Bello, *Derecho int.*, pte. 2, cap. 8, § 5; Riquelme, *Derecho púb. int.*, lib. 1, tit. 2, cap. 18; Kent, *Com. on am. law*, vol. VI, pp. 147, 148; Phillimore, *On int. law*, vol. III, §§ 290, 291; Duer, *On insurance*, vol. I, p. 659; Heffter, *Droit int.*, § 159; Wildman, *Int. law*, vol. II, p. 188; Robinson, *Admiralty reports*, vol. I, p. 171; vol. II, p. 112.

bastante por sí sola, sin necesidad de corroboracion ninguna particular.

Sin embargo, muchos tratados públicos han reconocido su necesidad, pudiendo citarse entre otros los siguientes: el de 4 de setiembre de 1816 entre los Estados-Unidos y Suecia; el de 31 de agosto de 1828 de Francia y del Brasil; el concluido en 15 de setiembre del mismo año por las ciudades anseáticas con Méjico; el de 1835 entre Francia y la república de Bolivia; los celebrados por la norte-americana en 1836 con la misma y con la de Venezuela y la del Perú; en 1838 con Cerdeña y en 1839 con el Ecuador; el de 30 de junio de 1842 entre Austria y Méjico, y últimamente, los estipulados por Francia con Tejas en 1839, con la república de Venezuela y la del Ecuador en 1843, y en 1844 con Nueva-Granada. En todos ellos se dispone que es un requisito esencial y obligatorio. Mas preciso es reconocer que el derecho positivo no ha conseguido asentar aun este principio como uniformemente doctrinario, llegando la divergencia al extremo de que en los pactos públicos firmados por Inglaterra y algunas otras naciones de Europa no se hace mencion de él. Por tanto, cuando Hautefeuille da como resuelta esta cuestion atendiendo á las estipulaciones de los tratados que se han efectuado desde hace cuarenta años, aparenta olvidar que semejantes convenios no ligan mas que á las partes contratantes, y que no participa de la tendencia en que se apoya, una nacion marítima tan importante como la Gran-Bretaña.

El artículo 2º del reglamento danés, concerniente á esta materia, de 15 de febrero de 1864, se halla concebido en estos términos; «La simple tentativa de salvar la línea de bloqueo no implica la captura del barco, si en atencion al poco tiempo trascurrido desde la notificación general puede admitirse que no habia llegado aun á su noticia en aquel momento. No obstante, en este caso el comandante del buque de guerra pondrá en su conocimiento la situacion de las cosas, y después de haber anotado el cumplimiento de esta formalidad en sus papeles de mar, y con preferencia en los que sirven para acreditar la nacionalidad, le dejará en libertad obligándole á tomar otro rumbo.»

Esta doctrina no deja de ofrecer grandes inconvenientes. Porque haciendo depender la necesidad de la notificación especial de las circunstancias particulares de los casos que puedan ocurrir, se viene á parar á la creacion de una jurisprudencia variable, anómala, casuística por excelencia. Para salvar estos escollos es menester no olvidar

Consideracion que la dan los tratados.

1864.
Reglamento danés.