

pensables para constituir la propiedad, ó sea el poder absoluto de gozar y disponer. La soberanía del Estado tiene exclusivamente la posesión jurídica del territorio sobre el que ejerce el alto dominio; no puede, pues, ejercer los derechos que corresponden al propietario, sino que está obligado á sufrir las limitaciones impuestas por las leyes internas que regulan el ejercicio de los derechos patrimoniales del Estado en relación con el derecho público y con el derecho social, y debe sufrir además las limitaciones impuestas por el derecho internacional, á quien incumbe regular el ejercicio de los derechos patrimoniales de cada Estado en concordancia con los demás.

TÍTULO I

Reglas internacionales acerca de las cosas comunes.

814. Se reputarán comunes todas las cosas sobre las que ningún Estado pueda adquirir la posesión jurídica exclusiva.

Tales son:

- a) La alta mar;
- b) Los ríos internacionales navegables;
- c) Los estrechos que ponen en comunicación dos mares.

815. Viola el derecho internacional cualquier Estado que quiera apropiarse el uso exclusivo de las cosas comunes, ó que ostente derechos de dominio sobre ellas, fundados en tratados, en el uso inmemorable, en la prescripción, ó en cualquier otro título.

Mar libre, navegación libre.

816. El Océano, y toda extensión de mar que se halle fuera de la jurisdicción territorial de cada Estado (*Véase regla 272*), deberán servir para el uso común de todos, y cada cual tendrá el derecho de navegar libremente por tales aguas, con tal que observe los reglamentos internacionales relativos á la navegación.

Pertenecerá además á cada cual el derecho de aprovecharse de los productos que se encuentren en alta mar y pescar libremente en ella.

817. Ninguna soberanía podrá ejercer acto alguno de jurisdicción en alta mar ó en las aguas navegables fuera de los límites de la propia jurisdicción territorial, respecto de las naves que naveguen y no pertenezcan á la marina mercante del Estado.

818. Se reputará contra el derecho común, el acto realizado por una nave de guerra, ó particular, que á la fuerza quiera obligar á un buque extranjero, que navegue por las dichas aguas, á que se detenga para conocer la nacionalidad del mismo, ó para so-

meterle á interrogatorio, ó á cualquier otro hecho que implique sumisión, excepto solamente en el caso de que dicho buque sea cogido en flagrante violación de los reglamentos internacionales relativos á la navegación, ó que dé motivos para sospechar que quiera violarlos; en tal caso, el derecho de reconocer la nacionalidad debe ser atribuido al comandante de cualquier buque de guerra que le encuentre, haciendo constar la violación de los reglamentos internacionales, y anotando todas las circunstancias en los registros de á bordo.

Policía á bordo de los buques en alta mar.

819. El derecho de proveer á cuanto pueda ser necesario para mantener el orden, la seguridad y la disciplina á bordo de un buque durante la navegación en alta mar, corresponde á la soberanía del Estado á que el buque pertenezca por su nacionalidad, y está confiado á las personas que indican las leyes para el gobierno del buque.

820. Incumbe á los extranjeros que se embarquen en un buque como pasajeros, reconocer la autoridad de las leyes y de los reglamentos emanados de la soberanía del Estado á que el buque pertenezca, y permanecer sometidos durante el viaje marítimo á la autoridad de las personas llamadas según las dichas leyes y reglamentos á mantener el orden y la policía en el buque durante la navegación, salvo el derecho de reclamar en el momento del desembarco á las autoridades competentes contra todo abuso de poder por parte del capitán ó patrón del buque.

821. Incumbe á la soberanía de cada Estado determinar con adecuadas leyes los poderes disciplinarios de que pueda valerse el comandante de cualquier buque nacional respecto de todas las personas que se hayan embarcado, á fin de mantener el orden y la policía en el mismo, y proveer á reprimir los abusos. En ningún caso podrá impedir el capitán ó patrón de la embarcación, que uno que se encuentre á bordo se presente á las autoridades marítimas ó consulares para presentar reclamaciones, y la violencia por parte del primero en este caso deberá considerarse como infracción de las reglas del derecho común internacional.

Policía de la navegación.

822. Toda nave de la marina mercante debe tener á bordo las actas y documentos prescritos por las leyes del Estado á que per-

tenezca, y debe enarbolar la bandera nacional en los casos en que esté indicado por los reglamentos marítimos.

Cualesquiera que sean las disposiciones especiales según las leyes de los diferentes países acerca de los documentos de á bordo que deben llevar los buques nacionales, y la forma en que deban estar redactados, todo barco debe llevar los siguientes documentos:

- a) El que le autorice á navegar bajo la bandera nacional, y que se denomina documento de nacionalidad ó pasaporte;
- b) El que establezca su identidad, resultante de su nombre, de su configuración y de su tonelaje;
- c) El de propiedad del barco;
- d) El rol de la tripulación;
- e) El inventario de á bordo;
- f) El diario de navegación;
- g) Las pólizas de la carga y los contratos del flete.

Dichos documentos pueden estar diferentemente redactados, pueden ir reunidos en uno solo; pero en todo caso los papeles de á bordo deben servir para certificar los requisitos enumerados.

Por lo que respecta á los buques italianos y á los papeles de que deben estar provistos, véase *Codice di marina mercantile*, art. 37 y siguientes. *Codice di commercio*, arts. 500, 502.

823. El derecho de inspección y de policía sobre los buques de la marina mercante, podrá ser ejercido en alta mar solamente por los buques de guerra de la misma nacionalidad.

824. Deberá reputarse en oposición con el principio de la libertad del mar y de la navegación, el inquirir (durante el estado de paz) la bandera y nacionalidad de un buque sin causa justificada: el llamarle á parlamento (*droit d'approche*), y cualquier otro acto que tienda á establecer en alta mar una especie de jurisdicción por parte de los buques de guerra de un Estado sobre un barco perteneciente á la marina mercante de otra nación.

Visita de los barcos negreros.

825. El derecho de inspección, de visita y de persecución sobre un buque mercante, no podrá estar justificado por sospechas de que lleve esclavos, ó de que se dedique á la trata de negros, salvo solamente en el caso de que tales actos estén autorizados de un modo recíproco, en virtud de tratado especial entre los Estados que lo hayan estipulado.

826. No puede considerarse quebrantado el derecho del mar y de la recíproca independencia de los Estados, si éstos, mediante tratado, han acordado admitir el derecho de inspección y de visita sobre la base de la estricta reciprocidad, á fin de asegurarse de si las naves mercantes respectivas, que navegan por los mares de Africa y los adyacentes á las regiones en que la esclavitud está tolerada, se dedican al comercio de esclavos, ó á algún otro ilícito, con arreglo á las leyes de los Estados que hayan estipulado el tratado.

827. El derecho de petición de bandera, inspección de los papeles de á bordo y visita del barco mercante sospechoso de dedicarse al comercio ó transporte de esclavos, debe en la actualidad considerarse establecido de un modo recíproco solamente entre los Estados que suscribieron el Tratado general antiesclavista estipulado en Bruselas el 2 de Julio de 1890, ó entre los que posteriormente se adhirió, y deberá ser ejercido de conformidad con las prescripciones concertadas.

La Conferencia general antiesclavista de 2 de Julio de 1890 fué suscrita por Austria Hungría, Bélgica, Congo, Dinamarca, Francia, Alemania, Inglaterra, Italia, Países Bajos, Persia, Portugal, Rusia, España, Estados Unidos, Suecia y Noruega, Turquía y Zanzibar. En virtud de tal tratado, entre las medidas que las potencias firmantes estimaron necesarias para impedir la trata, se encuentra el derecho de inspección atribuido á los buques de guerra de uno de los Estados contratantes, respecto de los buques mercantes que naveguen bajo la bandera de uno ú otro de los mismos Estados en la zona indicada en el artículo 21 del tratado, y sospechoso de dedicarse á la trata de negros. Las prescripciones para el requerimiento y la visita están determinadas en los artículos 42 y siguientes de dicho tratado.

828. Deberá considerarse lesionado el derecho de la libertad del mar, si los Estados que suscribieron el Tratado antiesclavista de 1890 quisieran asimilar la trata á la piratería, á fin de ejercer el derecho de visita en tiempo de paz sobre todos los buques extranjeros, sospechosos de dedicarse al comercio de negros, proclamando respecto de ellos las mismas reglas que son aplicables en caso de piratería.

La trata de negros debe considerarse actualmente ilícita y prohibida, según el derecho internacional: sin embargo, las medidas represivas para impedir tal comercio y castigar á los que lo ejercen, deben ser tenidas como de la exclusiva competencia de cada Estado, respecto de los buques pertenecientes á su propia marina mercante. Los actos de jurisdicción respecto de los buques

extranjeros pueden estar justificados, en virtud del tratado que confiere tal derecho recíprocamente á los buques de guerra respectivos sobre los respectivos buques mercantes; pero los actos jurisdiccionales respecto de los buques de Estados que no hubieran tomado parte en el tratado, deberán ser reputados, no obstante el laudable fin con que se ejercieran, en oposición con el principio de la libertad del mar y de la independencia de los Estados.

829. Deberá también considerarse lesionado el principio de la libertad de navegación, si los Estados que suscribieron el convenio antiesclavista se propusieran, para reprimir la trata de esclavos, atribuirse cualquier derecho de jurisdicción respecto de los buques mercantes de los Estados que no suscribieran el Tratado, ó que no se hubieran adherido á él.

El principio enunciado en estas reglas se halla por lo demás establecido en el artículo XLV del mencionado Tratado, que dice así:

«L'enquête sur le chargement du bâtiment, ou la visite, ne peut avoir lieu qu'à l'égard des bâtiments naviguant sous le pavillon d'une des Puissances qui ont conclu ou viendraient à conclure les conventions particulières visées à l'article XXII, et conformément aux prescriptions de ces conventions.»

Naves dedicadas á la piratería.

830. Cualquier buque de guerra que encuentre en alta mar un barco dedicado á la piratería, ó que haya cometido ó esté para cometer un hecho punible según el derecho internacional, podrá obligarle con la fuerza á detenerse y podrá practicar cuanto juzgue oportuno para poner en claro las circunstancias del delito y capturar al barco, á fin de que la justicia pueda seguir su curso, con arreglo á las disposiciones establecidas respecto de la jurisdicción penal. (Reglas 240-246.)

831. Cualquier buque particular, no solamente podrá defenderse con la fuerza de un buque pirata, sino que podrá también emplear la fuerza para capturarlo y conducirlo al primer puerto de arribo y entregarlo á la autoridad marítima, á fin de que la justicia siga su curso.

832. El comandante de un buque de guerra que haya encontrado en alta mar una nave sospechosa de piratería, ó dedicada á realizar un hecho punible según el derecho internacional, y la haya obligado á detenerse, podrá hacer los actos de inspección estrictamente necesarios para conocer el verdadero carácter de dicho hecho.

Tal derecho deberá reputarse en todo caso limitado en razón del mayor ó menor fundamento de la sospecha, y deberá ejercerse de manera que excluya cualquier abuso por parte del comandante del buque de guerra.

El comandante de un buque de guerra estará por consiguiente obligado á practicar con los mayores miramientos y la mayor circunspección las pesquisas necesarias para conocer el verdadero carácter de una nave que no pertenezca á la marina del Estado, y deberá abstenerse de cualquier acto no justificado por las circunstancias y que pudiera constituir fundado motivo para suponer que se hubiese querido atentar á la libertad de la navegación.

833. El comandante que haya abusado del poder de que está investido, estará obligado á responder del abuso, y cuando éste sea evidente, podrá obligarse á reparar los daños, teniendo en cuenta las circunstancias y la culpa mayor ó menor, por parte de la nave en cuestión, que haya hecho nacer la sospecha y dado lugar á la indicada inspección.

Derecho al saludo.

834. Deberá considerarse como contrario al principio de la libertad del mar el exigir de los buques extranjeros encontrados en alta mar y que pertenezcan á la marina mercante, ó sean buques de guerra de grado inferior, el saludo obligatorio, ó cualquier otro acto que pueda equivaler á testimoniar la sumisión de los dichos buques á otros de guerra pertenecientes á otro Estado.

Reglas de la navegación.

835. Cualquier buque que navegue en alta mar estará obligado á observar las reglas de la navegación en aquello que concierne á la ruta marítima, las señales, los fanales, la velocidad y la norma para gobernar ó maniobrar en caso de encuentro.

836. Se reputarán reglas internacionales de navegación, las que estén previamente concertadas entre los Estados mediante tratado, y las que, á falta de tales tratados, deban considerarse establecidas por los usos y las prácticas de los hombres de mar, y las exigencias de la navegación misma.

837. Las reglas de navegación establecidas mediante tratado, deberán ser rigurosamente obligatorias para los buques de los Estados que lo hayan estipulado. Ninguno de tales buques podrá exi-

mirse de observarlas sin ser culpable presunto de todas las consecuencias, salvo en el caso de que circunstancias especiales, expresas y probadas, no hayan obligado á dejar de cumplirlas, para prevenir ó impedir un peligro próximo, ó para tomar las necesarias precauciones á fin de atender inmediatamente á la propia salvación. En tales eventualidades, el buque que no haya observado las reglas establecidas, podrá eximirse de responsabilidad, cuando haya podido probar que se ha ajustado á las prácticas de los hombres de mar en las especiales circunstancias del caso.

Esta regla tiende á prevenir los desastres y el abordaje, que podrian en ciertas circunstancias excepcionales ser consecuencias de la formal y literal aplicación de las reglas establecidas para evitarlo. Así, por ejemplo, puede acontecer y probarse que un buque puede hacer con facilidad un movimiento que no estaba obligado á hacer según las reglas, pero que era necesario en determinadas circunstancias según las prácticas del mar, para evitar el abordaje (en razón de la gran dificultad que el otro buque pudiera haber tenido para ejecutar lo que las reglas dictan); en tales circunstancias, aun cuando no se haya podido evitar el abordaje, no sería ni justo ni equitativo considerar culpable á la nave que no hubiese observado las reglas, siempre que las prácticas de mar sugirieran no observarlas.

838. Los buques pertenecientes á los Estados que hayan aceptado el reglamento establecido acerca de la norma de navegación para evitar el abordaje, deben considerarse obligados á la rigurosa observancia de dicho reglamento, que respecto de aquéllos constituye las leyes imperativas de la ruta marítima, de las señales y del gobierno y maniobra de las naves.

El reglamento que establece las normas para evitar el abordaje, aun cuando no haya sido suscrito al mismo tiempo por todos los Estados que lo han ido aceptando sucesivamente, tiene, sin embargo, el carácter de acto internacional, porque de hecho constituye hoy la ley común en un número considerable de Estados. En efecto, Austria, Bélgica, Chile, Dinamarca, Francia, Inglaterra, Grecia, Italia, Noruega, Holanda, Portugal, Rusia, España y los Estados Unidos, con la reserva éstos de que en las aguas jurisdiccionales americanas se observen las reglas especiales según las leyes del país; Turquía, con la reserva de que en sus buques sustituya el tambor á la campana para señales en tiempo de niebla ó borrascoso, y otros Estados han adoptado el citado reglamento, el cual comenzó á regir para Italia el 4.º de Septiembre de 1880, mediante el Real decreto de 4 de Abril de 1880, núm. 5390, serie 2.ª, salvo la supresión del art. 40, decretada en 2 de Julio de 1882, núm. 882, serie 3.ª, que se sustituyó por el art. 9 del otro reglamento aprobado por Real decreto de 4.º de Febrero de 1863, núm. 4443, y que se refiere á los barcos de pesca.