

839. Incumbe á los Estados que han aceptado el reglamento acerca de las reglas de navegación, el proveer á que sea revisado por una comisión internacional y completado, añadiéndole las reglas del derecho común que estén más conformes con las exigencias técnicas de la navegación, especialmente respecto de la dirección de las naves y de las maniobras que se ocurran para prevenir los abordajes y todo siniestro marítimo.

Incumbe también á los mismos Estados estudiar, presentar, concertar y hacer igualmente obligatorias las reglas acerca de la construcción, armamento y aparatos de las naves, que según los principios de la ciencia moderna, deben considerarse necesarios para evitar el abordaje, ó para hacer que las consecuencias sean menos desastrosas.

840. Los buques pertenecientes á los Estados que han aceptado el Código internacional de señales, estarán obligados á observar rigurosamente cuanto dicho Código prescribe.

El Código internacional de señales marítimas fué recopilado en 1856, teniendo en cuenta las señales de los diferentes Estados, las cuales fueron después ordenadas, examinadas y reunidas en un solo Código. Varios Estados lo han ido sucesivamente adoptando: Inglaterra (Abril de 1857), Francia (2 de Junio de 1866), Rusia (28 de Junio de 1867), Holanda (Enero de 1867), Austria (4 de Abril de 1867), Noruega (18 de Mayo de 1867), Prusia (Mayo de 1867), Brasil (21 de Febrero de 1868), Portugal (29 de Diciembre de 1868), Italia (4 de Abril de 1869), Bélgica (18 de Diciembre de 1869), Dinamarca (Marzo de 1870), España (1.º de Junio de 1871), Grecia (26 de Abril de 1882). Los Estados Unidos de la América del Norte aceptaron (1873) las disposiciones del Código, pero no se han adherido nunca de un modo formal.

Reglas de la navegación según las exigencias y la práctica de los hombres de mar.

841. Cualquier buque, aun cuando no pertenezca á ninguno de los Estados entre los que se ha establecido el acuerdo acerca de las reglas de la navegación, estará obligado á observar, no obstante, aquellas que según la naturaleza de las cosas y las exigencias de la navegación y la práctica de los hombres de mar deban considerarse obligatorias para todos los navegantes.

Reglas concernientes á los fanales.

842. Todo buque, aunque no pertenezca á ninguno de los Estados que han aceptado el reglamento común, deberá observar las siguientes reglas:

a) Todo piróscabo que navegue á vapor deberá tener un fanal, situado á determinada altura, con luz suficientemente intensa para que sea visible en noche oscura y con atmósfera despejada, á una distancia de cinco millas por lo menos, y que proyecte la luz uniformemente, sin interrupción. Deberá llevar, además, en una y otra banda un fanal visible en noche oscura y con atmósfera límpida á una distancia de dos millas por lo menos;

Tales fanales deberán permanecer encendidos desde la puesta á la salida del sol, sean cuales fueren las condiciones atmosféricas;

b) Toda embarcación de vela deberá llevar en el mástil y en las dos bandas tres fanales que proyecten luz visible en noche oscura y atmósfera límpida á la misma distancia que los vapores;

c) Los buques de vapor y de vela, cuando estén anclados, deberán tener un fanal colocado de manera que proyecte una luz visible desde todos los puntos del horizonte á distancia de una milla por lo menos;

d) Los barcos de pesca y toda embarcación pequeña estarán obligados á tener un fanal visible en sus dos bandas, y que proyecten una luz visible á la distancia necesaria para evitar los abordajes por parte de los buques de vapor y de vela que se les aproximasen.

Señales acústicas para la niebla.

843. Todo vapor ó buque de vela, aunque no pertenezca á ninguno de los Estados que han aceptado el reglamento común, deberá ir provisto de un instrumento adecuado á producir un sonido que pueda ser oído á razonable distancia, para evitar los abordajes en caso de niebla ó tiempo borrascoso, ó de nevada, y estará obligado á emplear las señales acústicas, lo mismo de día que de noche, con intervalos no mayores de dos minutos.

Tales aparatos acústicos, según las prácticas de mar, son la bocina, la campana, el tambor y otros instrumentos análogos adecuados para producir un sonido agudo y prolongado, cuya transmisión no pueda ser impedida por las condiciones atmosféricas ó por la manera que el instrumento estuviese colocado en el buque.

Reglas generales para el gobierno de la nave y para las maniobras.

844. Todos los buques que naveguen con rumbo opuesto ó casi opuesto, de manera que se dirijan uno contra otro, é implique peligro de abordaje, están obligados, independientemente de lo obligatorio del reglamento, á maniobrar según las reglas aceptadas en la práctica de los hombres de mar, para dejar paso y evitar el peligro de la colisión.

Tales reglas son las siguientes:

- a) Un barco que navegue con viento largo, deberá dejar libre el rumbo á otro que navegue ceñido al viento;
- b) Un barco que ciña el viento por la mura de habor, debe dejar libre el rumbo á otro que lo ciña por la de estribor;
- c) Cuando dos barcos corran con viento largo en dirección opuesta, el que tenga el viento por estribor debe dejar libre el rumbo al otro;
- d) Cuando dos barcos corran con viento largo en la misma dirección, el que tenga el viento favorable debe dejar rumbo libre al otro;
- e) Un buque que navegue con viento en popa, deberá dejar el rumbo libre á cualquier otro;
- f) Si dos buques de vapor llevan rumbos que se crucen de tal suerte que impliquen peligro de abordaje, el buque que tenga al otro á estribor deberá dejarle libre la ruta;
- g) Si dos buques, uno de vela y otro de vapor, navegan en direcciones tales que impliquen peligro de abordaje, el de vapor debe dejar libre el rumbo al de vela.

845. Todo buque de vapor que se acerque á otro de manera que implique peligro de abordaje, deberá disminuir su propia velocidad, ó parar la máquina, ó dar máquina atrás, si esto es necesario.

846. Toda embarcación que no se dirija á otra, deberá tenerse fuera del rumbo de ésta.

Reglas de navegación en las aguas territoriales.

847. Todo Estado puede imponer á los buques extranjeros que entren en las aguas territoriales de aquél, la observancia, además de las reglas generales de navegación, de las especiales que tenga establecidas para el tráfico en sus propias aguas territoriales, y no podrán eludir la presunción de responsabilidad los buques que no las hayan observado.

Los Estados Unidos de la América del Norte, al adherirse al reglamento común para la navegación, hicieron, no obstante la reserva, de que para la navegación por sus aguas jurisdiccionales deberán considerarse vigentes las leyes y reglamentos emanados de dicha nación, para evitar las colisiones tal como se hallan especificados en la sección 4.233 de los Estatutos revisados por los Estados Unidos.

Consecuencias en caso de abordaje.

848. Todo buque que no haya observado las reglas de navegación según el reglamento internacional, ó las que deben considerarse obligatorias según las prácticas ordinarias de los hombres de mar, para evitar las colisiones, será culpable presunto del abordaje y estará obligado á responder de los daños causados.

Igualmente estará obligado á responder de su falta, y también de su negligencia, cuando haya descuidado las precauciones requeridas por la práctica ordinaria de los hombres de mar ó por las especiales circunstancias del caso.

Reglamentación de daños en caso de abordaje.

849. Incumbe á los Estados establecer de acuerdo el reglamento relativo á los daños y perjuicios en caso de abordaje, y determinar cómo y en qué proporciones deben ser sufridos, repartidos ó indemnizados.

Mientras no se acuerde el reglamento, podrán considerarse conformes con los principios de justicia las siguientes reglas:

- a) Si el abordaje se ha producido por azar ó por fuerza mayor, los daños y perjuicios que se originen serán sufridos por los buques que los hayan experimentado, sin derecho á reparación, y considerados como simples averías;
- b) Si el abordaje se ha producido por culpa de uno de los buques, los daños y perjuicios estarán á cargo del buque que los haya ocasionado, y regulados según las leyes nacionales que conciernan al caso;
- c) El abordaje ocurrido en aguas territoriales, en ríos y en puertos, entre buques de diferente nacionalidad, será regulado según las leyes del lugar en donde se haya verificado;
- d) Cuando el abordaje haya ocurrido en aguas territoriales entre dos buques de la misma nacionalidad, se aplicarán las leyes territoriales en lo concerniente á la determinación de la culpa y de

la responsabilidad, y las leyes nacionales de los buques en lo que afecta á la repartición de daños;

e) Si el abordaje ha ocurrido en alta mar entre buques de nacionalidad distinta, y no se pueda saber de cuál de los dos buques es la culpa, ó en el caso de que la falta sea común, los daños ocasionados á los buques y á la cargase englobarán y repartirán proporcionalmente al valor de los buques y de la carga;

f) En el caso de abordaje dudoso ó por culpa común, ocurrido en alta mar entre buques de la misma nacionalidad, se aplicarán las leyes nacionales de las naves, aun cuando se pueda apelar al tribunal extranjero.

En el Congreso de Amberes fué propuesta la siguiente regla: «Si las naves son de diferente nacionalidad, en caso de abordaje en alta mar por culpa mutua, ó cuando no se desprenda cuál de estas dos es la culpable, quedará obligada cada una de ellas dentro de los límites de las leyes de la propia bandera y no podrá recibir más que lo que dichas leyes le atribuyan.»

Véase, para las observaciones acerca de esta regla, y para las razones que abonan las que nosotros proponemos, Fiore, *De l'abordage des navires suivant le Droit international*, en la *Revue de Droit public*; Paris, Chevalier-Mareseq, tomo 3.º, 1895, pág. 293.

Reglas acerca del tribunal competente.

850. Incumbe á los Estados establecer de acuerdo reglas uniformes acerca del tribunal competente para las controversias relativas á los abordajes.

Faltando tal acuerdo, podrán considerarse conformes con los principios de justicia las siguientes reglas:

a) El tribunal de cada Estado será competente para decidir las controversias relativas al abordaje ocurrido en aguas territoriales, ó acontecido en alta mar entre buques nacionales;

b) Será también competente para juzgar de los abordajes ocurridos en alta mar entre buques de distinta nacionalidad, siempre que el buque damnificado se haya visto obligado á refugiarse en uno de los puertos del Estado;

c) Cuando la nave abordada no se vea obligada, por las circunstancias del abordaje, á refugiarse en el puerto más próximo, podrá iniciar la acción ante el tribunal del punto de destino, si se encuentra en él también la nave culpable, ó el armador, ó un representante del mismo; en otro caso deberá observar las reglas ordinarias de competencia;

Se considerará como tribunal competente el del lugar en que la nave culpable haya sido secuestrada;

d) Las autoridades del puerto de refugio y las del punto de destino del buque damnificado serán siempre competentes para recibir la relación y los documentos requeridos para la admisión de la acción, oír las declaraciones testimoniales, ordenar la investigación de los daños y realizar todos los actos instructores que puedan ocurrir para determinar la responsabilidad.

Ríos internacionales.

851. Los ríos y canales navegables que atraviesan ó que separan el territorio de diferentes Estados y que estén en comunicación con un mar libre, se reputarán como ríos internacionales, y estarán sometidos á las mismas reglas que son aplicables en alta mar para todo lo que concierne á la libertad de navegar, de disfrutar y servirse de ellos para las necesidades del comercio internacional.

Incumbe á los Estados fronterizos establecer de acuerdo las reglas de la navegación para velar por el libre ejercicio del comercio.

La presente regla está fundada en la establecida con el Tratado de Viena de 1845, en el art. 409:

«Art. 408. Les Puissances, dont les États son séparés ou traversés par une même rivière navigable, s'engagent à régler, d'un commun accord, tout ce qui a rapport à la navigation de cette rivière.»

«Art 409. La navigation, dans tout le cours des rivières indiquées dans l'article précédent, du point où chacune d'elles devient navigables jusqu'à son embouchure, sera entièrement libre, et ne pourra, sous le rapport du commerce, être interdite à personne.»

852. Los ríos y canales navegables que atraviesen desde su embocadura y en todo su curso el territorio de un solo Estado, se asimilarán al mar libre desde su embocadura hasta el punto en que sean navegables, y todos los buques podrán navegar por ellos; pero pertenecerá á la soberanía del Estado de que sea el río, el establecer las condiciones bajo las cuales podrán servirse de ellos los buques extranjeros, así como de los puertos para el ejercicio del comercio.

Los ríos navegables que atraviesan el territorio de varios Estados, y los que recorren el territorio de un Estado, sólo deben ser asimilados al mar li-

bre respecto de la libertad de navegar, la cual no puede ser ni limitada, ni restringida á voluntad por el Estado que posea el río. Lo mismo queda dicho respecto de todo acto que concierna á tales ríos y de todo lo que pueda resultar de la navegación por ellos. Por ejemplo, á las islas que se han formado, á las colisiones de las naves que por ellos naveguen, y demás particulares, deben aplicarse las mismas reglas que conciernen á la navegación por el mar libre.

Para lo que se refiera á la libertad del comercio internacional hay una diferencia entre unos y otros actos, y consiste en que, respecto de los primeros, así como debe admitirse una *comunidad de hecho* entre los Estados fronterizos, por la que ni uno ni otro pueden limitar en perjuicio de otros la libertad de servirse del río como medio de navegación, así tampoco pueden poner obstáculos á la libertad comercial. Se desprende de esto que el régimen de la navegación fluvial se debe establecer de acuerdo, y cuidar de no restringir la libertad del comercio internacional. En cambio, respecto del río que recorre el territorio de un solo Estado, no puede eludirse la libertad de navegación; pero las reglas que afectan a la libertad del comercio y que hacen obligatorio en interés común el régimen que elimina las medidas restrictivas para el ejercicio del comercio, no pueden aplicarse sino subordinadamente al beneplácito de la soberanía del Estado, al cual corresponde decidir si los buques extranjeros pueden servirse de los ríos y de los puertos que pertenecen al Estado para las necesidades del comercio. Tal derecho no entra en el terreno de la autonomía respecto de los ríos de la primera categoría, pero sí en lo que se refiere á los segundos.

Véase Fiore, *Diritto intern. pubblico*, 3.^a ed., vol. II, § 803.

Reglas para la navegación por los ríos internacionales.

853. Incumbe á los Estados recorridos por un río navegable establecer de acuerdo las reglas de navegación, con objeto de velar por la libertad del comercio internacional, y el derecho perteneciente á toda nave de servirse del río para las necesidades del comercio sin que sufra indebidas restricciones.

854. La navegación por los ríos internacionales debe regularse en armonía con los intereses generales, y no con los particulares de uno ú otro de los Estados fronterizos, y cuando los mismos no lleguen á estipular de acuerdo un reglamento para la navegación por todo el curso del río, cualquiera de ambos Estados fronterizos podrá reclamar que dicho reglamento sea redactado por una Comisión internacional, según los principios del derecho relativos á la navegación por los ríos internacionales.

855. El derecho perteneciente á cada uno de los Estados fron-

terizos, y á los dos de acuerdo, de regular la navegación de un río internacional que atraviese ó separe sus territorios, deberá subordinarse al derecho internacional relativo á la navegación de los ríos internacionales, y limitarlo con arreglo al mismo.

856. Ningún Estado podrá subordinar, en virtud de un reglamento especial, á sus propios intereses la navegación de un río internacional, en la sección que le pertenezca; ni es lícito á los Estados fronterizos, poniéndose de acuerdo, redactar un reglamento aplicable á todo el río, y que esté en oposición con el principio de la libre navegación por los ríos internacionales.

Las reglas propuestas están fundadas en lo establecido con el Tratado de Viena de 1845, art. 108. (Véase la nota á la regla 845.) Es preciso además tener en cuenta que los ríos internacionales, en cuanto constituyen un medio de comunicación internacional, deben considerarse destinados para ello, y el derecho perteneciente á todo el mundo de servirse de ellos, no puede ser negado ó restringido.

El reglamento para la libre navegación por los ríos internacionales, aprobado en el Tratado de Viena, dispone lo siguiente en su art. 2.^o: «La navegación por todo el curso de los ríos indicados, desde el punto en que son navegables hasta su desembocadura, será completamente libre y no podrá ser prohibida por nadie en lo que respecta al tráfico, siempre que esté conforme con los reglamentos que se hayan establecido, de un modo uniforme para todos, y que sea favorable en lo posible al comercio de todos los Estados.»

«Art. 3.^o El sistema que se establezca, tanto para la percepción de los derechos, como para el mantenimiento de la policía de la navegación, será, en cuanto sea factible, el mismo para todo el curso del río, y se extenderá también, mientras no se opongan particulares circunstancias, á los brazos y afluentes que á lo largo del curso navegable separen ó atraviesen diferentes Estados.»

Derechos y deberes de los Estados fronterizos.

857. Cada uno de los Estados fronterizos estará obligado á realizar las obras necesarias para mantener el río en buenas condiciones de navegación, y no podrá oponerse á que tales obras, cuando sea oportuno ejecutarlas en cualquier sección del río, sean emprendidas á expensas de todos los Estados fronterizos, estableciendo de acuerdo las indemnizaciones y compensaciones relativas.

858. Incumbe á cada uno de los Estados fronterizos no poner impedimento alguno al libre y completo goce de un río internacional: no hacer variaciones y no emprender obras que puedan apartarlo del fin á que está destinado; y reconocer el derecho, per-