

teneciente á todos los Estados, de exigir que todo el curso del río se conserve en condiciones de poder servir al comercio internacional, y se quite todo obstáculo á su libre navegación.

Reglamentos de navegación fluvial, según los principios del derecho común.

859. Los reglamentos internacionales de navegación deben proveer á todo lo que puede ocurrir para la regular y segura circulación por todo el curso del río; á establecer una autoridad de vigilancia para cuidarlo y mantenerlo en buenas condiciones de navegación; á determinar los trabajos técnicos que deben realizarse á expensas comunes, y velar por la ejecución de los mismos; á impedir las nuevas obras que puedan entorpecer el pasaje de cualquier manera, ó alterar el curso y la distribución de las aguas; á conciliar los intereses particulares de cada uno de los Estados fronterizos y de sus ciudadanos con los intereses generales.

860. A cada uno de los Estados fronterizos corresponderá el proveer, mediante un reglamento especial, á la policía y seguridad de la navegación en la sección del río que se encuentre en las fronteras respectivas; á evitar el contrabando; á regular el ejercicio de las visitas sanitarias, tanto á la entrada como á la salida del río; á la cuarentena; á determinar los derechos de navegación que deben abonarse por las naves que entren en los puertos, y á reglamentar la percepción de los mismos; todo de manera que no se creen obstáculos de ninguna clase á la libre navegación.

861. El reglamento internacional relativo á la navegación de los ríos internacionales deberá regir, no solamente la navegación en sus secciones principales, sino también en aquellos brazos que estén en comunicación con el mar.

Los brazos de un río internacional que presten las mismas condiciones de navegación, serán considerados como formando parte de él.

Reglas acerca de las tasas de navegación en los ríos internacionales.

862. Deberá considerarse infringido el derecho internacional, si, en virtud de reglamentos, se sometiese la navegación de los ríos navegables comunes al pago de derechos de entrada y de tránsito, que implicasen la afirmación del derecho de dominio sobre las aguas por parte de uno ó más Estados fronterizos, por cuanto

todos tienen derecho á usar libremente de dichas aguas para las necesidades de la navegación.

863. El derecho de cada uno de los Estados, atravesados ó separados por un río internacional, á percibir de los buques cualquier forma de contribución especial, á título de tasas de navegación, podrá solamente fundarse y ser limitado en proporción de la obra por el mismo realizada para mantener el río en condiciones de navegación, y considerado como compensación de los gastos ocasionados con tal objeto.

864. Las tasas generales de navegación que cada uno de los Estados atravesados ó separados por un río podrá percibir de los buques, deberán determinarse mediante tarifas oficialmente publicadas: ser uniformes para todo el curso del río, y proporcionales á las establecidas en los puertos de mar abiertos al comercio, y solamente en proporción de los gastos que pueda originar la conservación del río en condiciones de navegación en las correspondientes secciones.

865. Al pago de los derechos de aduana deberán someterse solamente las naves que entren en los puertos de cada Estado y que realicen en ellos operaciones de comercio sujetas á las leyes y reglamentos aduaneros. No es aplicable esto á los buques que transporten mercancías de tránsito, las cuales podrán únicamente ser sometidas á las tarifas para el servicio de tránsito; ni á aquellos que por necesidades de la navegación deban desembarcar ó depositar las mercancías, las cuales deberán abonar únicamente los derechos de desembarco y depósito.

866. Toda forma de contribución impuesta por uno de los Estados fronterizos que no esté conforme con la tarifa general y proporcionada á los gastos técnicos y administrativos realizados en interés de la navegación, deberá considerarse como un gravamen arbitrario y en oposición con el principio de la libre navegación y del libre comercio por los ríos internacionales.

867. La percepción de los derechos de navegación destinados á cubrir los gastos técnicos y administrativos realizados en interés común, deberá simplificarse de manera que no entorpezca el libre tráfico.

Para esto deberá considerarse indispensable que la entidad de tales derechos sea independiente de la naturaleza de la carga y proporcional á la capacidad de los buques, eliminando, por tanto, de los referidos derechos toda forma de imposición diferencial.

La capacidad de cada nave deberá considerarse establecida con arreglo al tonelaje indicado en los documentos de á bordo.

Pilotaje obligatorio.

868. Las naves de todos los Estados deberán ser admitidas á navegar por los ríos internacionales, sin imponer á las mismas la obligación de proveerse de un piloto del país.

Sin embargo, cada uno de los Estados fronterizos podrá obligar al buque á hacer uso de un piloto práctico cuando las circunstancias del lugar puedan implicar un peligro el dejar la dirección de las naves á navegantes extranjeros.

Cabotaje.

869. Cada uno de los Estados fronterizos podrá reservar el cabotaje en la sección del río que le pertenezca á sus propios ciudadanos; así, pues, el cabotaje y el transporte de pasajeros entre las diversas secciones del río deberán sujetarse á las mismas prescripciones que están en vigor respecto del ejercicio de tal comercio entre las costas de los Estados civilizados.

Tutela jurídica de los reglamentos.

870. Los reglamentos referentes á la navegación de los ríos internacionales se considerarán bajo la garantía colectiva de todos los Estados, y serán obligatorios hasta para aquellos que, siendo fronterizos, no los hayan aceptado.

871. El reglamento de la navegación de los ríos internacionales, en todo lo que debe tender á velar por los intereses comunes, no podrá ser modificado mediante acuerdo entre los Estados fronterizos, ó á voluntad de la mayoría de los Estados mismos, sino que deberá reconocerse el derecho de todos los Estados, á quienes compete la libertad de navegar, de proveer á que el reglamento establecido para velar por el ejercicio de dicha libertad sea mantenido y observado.

Competencia para las controversias acerca de la navegación fluvial.

872. La solución de toda controversia de intereses internacionales relativa á la navegación de los ríos internacionales, ó que pueda suscitarse con motivo de la infracción ó inobservancia de

las reglas del derecho internacional que conciernen al régimen y administración de los supradichos ríos, deberá conferirse á una Comisión internacional permanente, ó á un tribunal especial, formado no solamente por los representantes de los Estados fronterizos, sino también por los de los otros Estados.

873. Las controversias que pudiesen originarse por hechos de los particulares ocasionados por cualquier acontecimiento ó incidente de navegación en una ó en otra sección del río, ó por la inobservancia del reglamento especial redactado por cada uno de los Estados fronterizos, se entregarán á los tribunales del Estado á que pertenezca la sección del río en la que se haya producido el hecho ó la infracción del reglamento.

Esta regla tiende á establecer lo que debe ser considerado como de la competencia de la Comisión internacional y lo que debe ser de competencia de la autoridad territorial. No se podría justificar una jurisdicción internacional para cualquier hecho ocurrido en un río internacional. Siempre que tales hechos no puedan ser considerados por su naturaleza como hechos de interés internacional, y sujetos, por lo tanto, al derecho internacional, es razonable admitir que deben ser sometidos á las autoridades territoriales administrativas ó judiciales, no pudiendo justificarse respecto de los mismos la creación de una jurisdicción internacional especial que supedita las jurisdicciones territoriales ordinarias.

Río navegable que discurra por el territorio de un solo Estado.

874. Un río navegable, aunque no recorra más que el territorio de un solo Estado, deberá estar sometido á las mismas reglas de los ríos internacionales y del mar libre en lo que se refiera á las aguas no jurisdiccionales, y tales reglas deben aplicarse en lo que concierne á la libertad de navegación y pesca.

El Estado al que pertenezcan las márgenes, entre las que discurre un río navegable, no puede tener la posesión jurídica de las aguas más allá de la frontera marítima, es decir, más allá de tres millas á contar desde la costa. Por consiguiente, se debe admitir que la soberanía no puede impedir que las naves que quieran entrar por la parte del mar para navegar por el río en la parte más allá de la frontera marítima, dejen de hacerlo libremente, ó para pescar, ó para ocupar una isla que se haya formado en el curso del río, ó por cualquiera otra razón. El río navegable, aun cuando corra por el territorio de un solo Estado, debe ser asimilado al mar libre. Dicho río, no pudiendo servir para el comercio internacional, no podría estar sometido á las mismas leyes que deben aplicarse á los ríos internacionales para velar por la libertad del

comercio internacional. Puede, sin duda, considerarse contrario á los principios de una política sabia y á los intereses económicos del mismo Estado poner obstáculos al comercio por un río navegable; pero no puede sostenerse que la soberanía no tenga derecho para aplicar al comercio realizado en sus aguas territoriales fluviales los principios que estime convenientes, y sin que sufra aquellas limitaciones que, en interés común del comercio internacional, deban considerarse impuestas á todos los Estados fronterizos y á cada uno de ellos respecto de los ríos internacionales.

875. El Estado al que pertenezcan las dos orillas, entre las que corra el río navegable, podrá someter la navegación por las aguas territoriales y el ejercicio del comercio en los puertos abiertos en el curso del río, á los reglamentos que tenga redactados.

Todo derecho perteneciente á la soberanía del mismo en la parte del río que se encuentre dentro de los límites de su frontera, deberá estar sujeto á las mismas reglas que conciernen los derechos de la soberanía de todo Estado sobre las aguas jurisdiccionales.

Navegación de los ríos internacionales según el derecho positivo.

876. Salvo la aplicación de los principios del derecho común en todos aquellos casos en los cuales no se haya reglamentado mediante tratado la navegación de cada uno de los ríos internacionales, todo lo que concierne á la libertad de navegación por cada río, la reglamentación de los derechos pertenecientes á los Estados separados ó atravesados por él, deberá considerarse sujeto á los tratados especiales estipulados y á los reglamentos relativos.

877. En todos aquellos casos que no estén previstos mediante tratado ó reglamento, ó en los que ocurra el deber de interpretar las disposiciones estipuladas en los tratados ó concertadas en los reglamentos, toda controversia deberá ser resuelta en el sentido más favorable al principio de la libertad de la navegación y del comercio internacional.

878. Incumbe á las comisiones internacionales instituidas para velar por la ejecución de las disposiciones estipuladas en los tratados, redactar sin demora los reglamentos de navegación y de policía fluvial, con objeto de asegurar el curso del río y fijar las tarifas generales acerca de los derechos de navegación, y proveer á la policía, á la administración, á la vigilancia y cuanto se requiera en interés común para facilitar la navegación y favorecer la libertad del tráfico y del comercio.

Los tratados que han sido estipulados para reglamentar la navegación de los diversos ríos internacionales, son parecidos, y la exposición de las reglas de derecho positivo, según los mismos, sería larga y complicada. Algunas noticias acerca de los ríos más importantes se encuentran en el tomo II de mi obra: *Tratado de Derecho internacional público*, § 805 y siguientes, y en el apéndice se encuentra una selección de los principales pactos relativos á la navegación de los ríos internacionales y sus principales afluentes. Uno de los pactos más importantes en los cuales se encuentran consagrados los principios más liberales en materia de navegación fluvial, es el pacto general y final del Congreso de Berlín del 2 de Febrero de 1885, cuyos capítulos 4.º y 5.º contienen las reglas acordadas para la navegación del Congo y del Níger. Véase Castillani, *Le Colonie e la Conferenza di Berlino*; Calvo, *Droit international*, § 308 y siguientes, Engelhardt, *Du régime conventionnel des fleuves internationaux*; Bonfilis, *Manuel de Droit intern. public.*, § 520 y siguientes, y los autores que cita; Pradier-Fodéré, tom. II, § 682, 757; Rivier, *Princ. de Droit des gens*, tom. I, pág. 220 y siguientes.

Canales navegables artificiales.

879. Los canales navegables artificialmente contruídos para servir á la navegación internacional, aunque recorran en todo su curso el territorio de un solo Estado, deben considerarse sujetos á las reglas del derecho internacional que garantizan la libertad de navegación.

El canal marítimo interoceánico más importante abierto al comercio internacional, es el de Suez, el cual representa una de las obras más prodigiosas realizadas en nuestro siglo. y ha sido trazado en territorio egipcio. Hay, además, el canal de Corinto, construído en territorio griego y abierto el 24 de Agosto de 1893, pero que no tiene la misma importancia internacional. El de Panamá, destinado á unir el Océano Atlántico con el Océano Pacífico, no ha podido ser terminado todavía. Existe, por último, el canal de Kiel, que une la bahía del mismo nombre con la desembocadura del Elba.

880. Los derechos de la soberanía á la que pertenece el territorio recorrido por el canal, y los que corresponden á la empresa que lo haya construído, deben estar subordinados á los intereses generales de servirse de tal medio de comunicación para los transportes y el comercio internacional. Salvo, pues, los derechos de jurisdicción pertenecientes á la soberanía territorial según el derecho común, y los que deben atribuirse á los concesionarios en virtud del contrato que reguló la empresa, todo lo que concierne al libre uso del canal sobre la base del principio de perfecta igual-

dad debe establecerse de concierto bajo la protección é inspección de los Estados que tengan interés en servirse del canal para utilidad de la navegación.

881. El establecimiento de las reglas adecuadas á garantizar el libre uso de un canal navegable y á conciliar los intereses generales de todos los Estados, de servirse de aquél para las necesidades del comercio internacional con los derechos pertenecientes á la soberanía territorial, debe reservarse á una conferencia ó á una comisión internacional.

El régimen de la navegación en el canal de Suez fué concertado por iniciativa de Inglaterra, que propuso la reunión de un Congreso de las Potencias interesadas para establecer un reglamento convencional adecuado á garantizar la libertad de navegación en tiempo de paz y en tiempo de guerra. Tal iniciativa fué notificada por la vía diplomática mediante la circular de 3 de Enero de 1883 de Lord Granville. El 17 de Marzo de 1885 fué suscrita en Londres la declaración siguiente, con la cual fué nombrada una Comisión para preparar un proyecto de reglamento: «Considérant que les Puissances sont d'accord pour reconnaître l'urgence d'une négociation, ayant pour but de consacrer par un acte conventionnel l'établissement d'un régime définitif destiné à garantir, en tout temps et à toutes les Puissances, le libre usage du canal de Suez, il est convenu, entre les sept Gouvernements précités, qu'une Commission composée de délégués nommés par les dits Gouvernements se réunira à Paris le 30 Mars pour préparer et rédiger cet acte, en prenant pour base la circulaire du Gouvernement de S. M. Britannique du 3 Janvier 1883.» Véanse las firmas en el apéndice.

882. Incumbe á los Estados velar porque los canales marítimos artificiales estén siempre libres y abiertos al comercio en tiempo de paz y en tiempo de guerra, manteniendo el principio de perfecta igualdad respecto de las naves de todo país y eliminando todo privilegio y toda ventaja que pudieran establecerse mediante acuerdos particulares, y prevenir además cualquier obstáculo por parte de la soberanía territorial respecto de la plena libertad de navegación, y reservar los derechos que á la misma corresponden, pero subordinados á la tutela de los intereses comunes.

El régimen convencional del canal marítimo de Suez, establecido en la Conferencia celebrada en París en 1885, y que se encuentra consagrado en el Tratado suscrito en Constantinopla el 29 de Octubre de 1888, corresponde completamente á los principios de la ciencia y á las exigencias de la libertad

del comercio internacional. En virtud de dicho tratado, no solamente fué provista la tutela del uso libre del canal de Suez en tiempo de paz y en tiempo de guerra sin distinción de bandera, sino que se proveyó también á mantener á salvo el principio de igualdad para lo que pudiese concernir al libre uso del canal, habiendo las Potencias que suscribieron el tratado, contraído el compromiso formal de no buscar la obtención de ventajas territoriales y comerciales, ni privilegios mediante los acuerdos internacionales que pudieran establecerse respecto del canal (art. 12).

«Les Hautes Parties contractantes conviennent, par application du principe d'égalité en ce qui concerne le libre usage du canal, principe qui forme l'une des bases du présent traité, qu'aucune d'elles ne recherchera des avantages territoriaux ou commerciaux, ni des privilèges dans les arrangements internationaux qui pourraient intervenir par rapport au canal. Sont, d'ailleurs, réservés les droits de la Turquie comme Puissance territoriale.»

883. Los derechos de tránsito, de pilotaje, de remolque y otros, á cargo de las naves que usan de un canal artificial, deben establecerse con moderación y considerarse destinados á remunerar los capitales empleados para la construcción del canal y á cubrir los gastos que se ocasionan para conservar el canal en condiciones de navegación.

Libertad de los estrechos.

884. Los estrechos que ponen en comunicación los mares abiertos al comercio, ó el mar, con un río internacional, deben contarse entre las cosas comunes, admitiendo respecto de ellos el derecho de usar de los mismos por parte de todos aquellos que por necesidades de la navegación y del comercio deseen ejercerlo.

885. Ninguna soberanía podrá, sin infringir el derecho internacional, desconocer la libertad de acceso y tránsito por los estrechos, ó considerarlos de su dominio, aun cuando le pertenezcan las orillas y pueda de hecho alegar la fuerza de la costumbre.

886. Deberá considerarse en oposición con el derecho internacional, someter los buques que atraviesen un estrecho á pagar al Soberano á quien pertenezcan las orillas cualquier clase de contribución que pueda tener el carácter de tasa de pasaje, excepto cuando tal contribución deba ser considerada como compensación de los servicios prestados y gastos forzosamente hechos para hacer al estrecho apto para la navegación.

887. Toda contribución, cuando pueda estar justificada de conformidad con la regla precedente, deberá mantenerse dentro de

los límites de la correspondiente indemnización por los servicios reales y gastos efectivos realizados para hacer navegable el estrecho, de suerte que se excluya de la retribución el carácter de tarifa de pasaje.

888. Un Estado que á título de retribución y de indemnización estableciese una cuota no proporcionada á los servicios prestados, podrá ser obligado á cesar en tal abuso y limitar sus tarifas según la equidad, y esto se podrá hacer mediante un arbitraje.

Limitación de la libertad de los estrechos.

889. No viola el derecho internacional un Estado, el cual regule la navegación de un estrecho para velar por su propia seguridad y defensa durante el estado de guerra.

Tal derecho debe admitirse con mayor razón respecto de los estrechos que ponen en comunicación un mar libre con un mar cerrado.

890. El derecho de paso de los buques de guerra por los estrechos del Bósforo y de los Dardanelos, debe permanecer sometido á los convenios estipulados entre el Imperio otomano y los demás Estados, relativos á la navegación por dichos estrechos.

La navegación por el Bósforo y los Dardanelos fué reglamentada con el Convenio de 13 de Julio de 1845, el cual fué ratificado con el Tratado de París del 30 de Marzo de 1856 (art. 40), y modificado con el Convenio del mismo día anejo á dicho Tratado y mantenido en vigor con el Tratado de Londres del 13 de Marzo de 1871, que en el art. 2.º dice: «Le principe de la clôture des détroits des Dardanelles et du Bosphore, tel qu'il a été établi par la Convention séparée du 30 Mars 1856, est maintenu, avec la faculté pour Sa Majesté Imperiale le Sultan, d'ouvrir les dits détroits en temps de paix aux bâtiments de guerre des Puissances amies et alliées, dans le cas où la Sublime Porte le jugerait nécessaire pour sauvegarder l'exécution des stipulations du Traité de Paris du 30 Mars 1856.»

TÍTULO II

De las cosas que están en posesión jurídica de cada Estado

Territorio del Estado y partes adyacentes.

891. El territorio público de un Estado está constituido por el conjunto de los inmuebles reunidos y contiguos contenidos dentro de la línea de confines ó frontera, y considerados como un solo todo (*universitas rerum*).

892. El territorio de un Estado debe ser considerado como de posesión jurídica exclusiva de la soberanía, á la que compete el derecho de mantener la posesión y defenderla contra todos los demás Estados, y disponer de ella en los límites de las leyes constitucionales.

Dicho territorio, considerado en su totalidad, ó como un *universitas*, debe estar sometido al imperio de la soberanía para todo lo que afecta al goce y ejercicio de los derechos internacionales de ella en sus relaciones con las soberanías extranjeras.

Límites del territorio.

893. Los límites del territorio de cada Estado son naturales y convencionales.

Los límites naturales pueden ser fijados, teniendo en cuenta las líneas de demarcación, que según la naturaleza de las cosas señalan las fronteras naturales de las regiones ocupadaa por cada pueblo.

Los límites convencionales son los establecidos según las líneas de demarcación fijadas por los tratados, y distinguibles mediante señales visibles colocadas entre las fronteras del Estado y las de los Estados limítrofes.

Faltando las señales destinadas á fijarlos, y queriendo proceder á la demarcación de límites, se deberán tener en cuenta los confines naturales para delinear el confin real de cada Estado, y tal demarcación deberá hacerse á juicio de los árbitros.