

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 a 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.

BIBLIOTECA UNIVERSITARIA
CAPILLA ALFONSO

894. Cuando ocurriese el caso indicado en la regla anterior, la línea de demarcación de las fronteras reales se ajustará á las siguientes prescripciones :

a) Tener presente la línea matemática para trazar con arreglo á ella los confines, pero evitar un rigorismo irracional y nocivo, teniendo en cuenta los accidentes permanentes del terreno, la cualidad de los cultivos, las exigencias de la agricultura. El trazado, rigurosamente designado con fórmulas matemáticas, deberá estar, pues, subordinado á consideraciones de equidad;

b) No complicar las cuestiones con la comprobación de confines muy antiguos, cuando hayan desaparecido las señales, y limitarse al trazado de los límites en las partes en que hay inseguridad efectiva y real;

c) Modificar las mismas líneas trazadas por la naturaleza, cuando esto sea necesario, para no complicar los trabajos, ó cuando lo sugieran consideraciones de equidad.

Línea de confines respecto de los montes.

895. Cuando dos Estados estuviesen separados por una cadena de montañas, y la línea de los confines no se encontrase determinada por tratados y señalada con signos visibles, se deberá dar á cada uno de los Estados la vertiente que le corresponda hasta la cumbre, y tener presente la línea que determina la división de las aguas para fijar los límites de uno y otro.

Línea de confines respecto de los ríos.

896. Donde suceda que dos Estados estén separados por un río, y que éste sea común, la frontera de uno y otro Estado fronterizo deberá considerarse fijada en la parte media del río, según la línea que se denomina *thalweg*.

Preciso será tener presente, sin embargo, que por parte media del río no se debe entender la que se encuentra á igual distancia de ambas orillas, sino la línea que divide por medio la parte más profunda del río, donde la corriente es más rápida.

En la práctica no se puede determinar semejante línea con precisión matemática, teniendo en cuenta todas las desviaciones del lecho del río y las varias profundidades en los diversos puntos; pero para determinarla se observa el curso de las embarcaciones de mayor calado.

897. Cuando el río abandonara su antiguo lecho y se formase un lecho nuevo, la frontera de los dos Estados deberá ser determinada como lo fué la precedente, respecto del antiguo lecho. Por lo tanto, si se verificase un sucesivo y gradual cambio en el curso del río, la línea media habría de cambiar y los dos Estados sufrirían la disminución ó disfrutarían del aumento de territorio, que serían la natural consecuencia del nuevo estado de cosas.

898. Respecto de las islas que se formen en el curso del río, preciso es admitir que deben ser consideradas como de la pertenencia jurídica del Estado al que pertenezca la parte del río en que se han formado; y las que se formen en la línea media, pertenecerán á los dos Estados fronterizos por la parte que se encuentre en la línea de confines que los separen.

Bienes patrimoniales de cada Estado.

899. Todas las cosas corpóreas é incorpóreas que pertenezcan al dominio público ó que formen parte del patrimonio del Estado, deben ser consideradas del dominio exclusivo de la soberanía.

900. Corresponde al derecho público interno determinar la condición jurídica de las cosas que forman el patrimonio del Estado, y establecer si su uso y goce deben adjudicarse á los individuos *uti singuli*, ó si por las exigencias sociales y la utilidad general, deben reservarse á la soberanía ó á la persona del Jefe del Estado.

La distinción hecha por Justiniano entre las *res publicæ* y las *res universitatis* (*Ist.*, lib. 2, tit. 1) se encuentra adoptada en las legislaciones modernas, las cuales admiten que de algunos de los bienes del Estado se puede gozar *uti singulus*, como sucede, por ejemplo, con los caminos, puertos y otros semejantes; de otros se puede gozar *uti cives* solamente y no *uti singulus*, como acontece con las fortalezas, arsenales, buques de guerra; pero tal distinción puede interesar al derecho público interno, según el cual los bienes del Estado se dividen en bienes comunales y bienes patrimoniales, y éstos en bienes patrimoniales disponibles é indisponibles; para el derecho internacional es indiferente todo esto.

901. El derecho internacional debe inspeccionar el goce de los bienes comunales ó patrimoniales de cada Estado en lo que respecta á los demás, y debe reconocer el ejercicio exclusivo de los derechos pertenecientes á la soberanía sobre todas las cosas que pertenecen al Estado, salvo únicamente las justas limitaciones que

pueden ser requeridas para velar por los intereses generales de la Sociedad internacional.

902. Deberán, por tanto, reputarse como bienes de cada Estado las carreteras, las costas, las playas, los ríos que no deban considerarse abiertos á la navegación internacional, los torrentes, los puertos artificiales ó naturales, las ensenadas, las fortalezas, los buques de guerra, y en general, los bienes que según las leyes constitucionales formen el dominio público ó el patrimonio del Estado.

Deberán contarse en la misma categoría los bienes de cualquier naturaleza que á cualquier título pertenezcan al Fisco ó al Tesoro público.

La soberanía del Estado para proveer á las necesidades de la pública administración y á las exigencias económicas, concentra en sus manos una suma de valores, que procede á veces de los particulares con la forma de contribuciones obligatorias ó impuestos; en ocasiones, atribuyéndose el ejercicio de ciertos derechos y determinados privilegios lucrativos, como son las industrias fiscales y los monopolios; otras veces adquiriendo una parte de los bienes pertenecientes á particulares, como sucede con todos los derechos llamados de regalia. La suma de todos estos valores constituyen el Tesoro público y pertenecen al Fisco que lo administra, y los dichos bienes forman también parte del patrimonio público perteneciente al Estado.

Derechos de la soberanía respecto al patrimonio del Estado.

903. Incumbe á la soberanía ejercer sus derechos sobre los bienes comunales que pertenecen al Estado y sobre aquellos que constituyen su patrimonio, con las justas limitaciones que deben imponerse según el derecho internacional para velar por los intereses generales.

Aunque no se pueda negar que á la soberanía de cada Estado corresponde el derecho exclusivo de proveer al mejor goce de sus derechos patrimoniales, tampoco se puede admitir que tal goce no deba estar en armonía con los intereses generales de la humanidad, por lo que la soberanía debe sufrir en el ejercicio de sus derechos relativos al patrimonio público aquellas justas limitaciones que pueden ser requeridas para la ordenada convivencia de los Estados.

Limitaciones de los derechos sobre aguas jurisdiccionales.

904. Deberá considerarse en oposición con el derecho internacional, el que se haga oneroso ó difícil el tránsito de los barcos mer-

cantes por las aguas territoriales, sometiendo el paso de los mismos á leyes y reglamentos vejatorios.

905. Salvo el derecho de vigilancia y de inspección dentro de los límites de la frontera marítima para velar por los intereses del Fisco, incumbe á la soberanía del Estado no exagerar el rigor de los reglamentos aduaneros, de manera que se haga perjudicial ó difícil el uso pacífico de las aguas jurisdiccionales.

906. Todo Soberano puede prohibir á los que no sean ciudadanos del Estado, el aprovechamiento de los productos submarinos en aguas territoriales, y tal facultad, salvo en el caso de que no haya sido acordada mediante tratado, deberá considerarse *de jure*, y sin que el uso contrario y la tolerancia por parte de la soberanía territorial pueda valer para establecer un derecho adquirido.

Cabotaje reservado á los ciudadanos.

907. No ofende al derecho internacional un Estado que, queriendo reservar para los propios ciudadanos el derecho de cabotaje en los propios puertos, niegue terminantemente á los extranjeros el ejercicio de tal comercio ó lo grave con tarifas onerosas.

Uso de los caminos y de las vías de comunicación.

908. Ningún Estado puede, sin violar el derecho internacional, negar el uso pacífico de los caminos públicos á los extranjeros que de ellos quieran servirse como medio de comunicación y de tránsito y para el ejercicio del comercio.

Compete, sin embargo, á cada Gobierno regular el uso y el tránsito por los caminos públicos, con objeto de velar por los propios derechos y proveer á la seguridad y á la defensa.

909. Infringe el derecho internacional un Estado que, sin razones justas y plausibles, se oponga á que se faciliten las comunicaciones con los países extranjeros.

Esta regla tiende á admitir que para las necesidades internacionales bien entendidas podría justificarse también entre los Estados cierta servidumbre legal de paso, en el sentido de que un Estado intermedio no pueda considerarse autorizado, sin cometer una arbitrariedad, á atentar al derecho perteneciente á todos, de recorrer libremente el mundo, poniendo una barrera infranqueable al libre desenvolvimiento de la actividad internacional, y negando un paso considerado necesario á las necesidades del comercio internacional. En el supuesto de que para facilitar las comunicaciones internacionales fuese

oportuno construir un *túnel*, y que un Estado, sin motivos justificados, no quisiera contribuir á la obra ni quisiese conceder á los Estados interesados el que lo construyeran á su costa, la oposición no justificada debería ser considerada como una arbitrariedad y podría dar lugar á las censuras colectivas y á los expedientes pacíficos indirectos para obligarle.

Uso pacífico de los istmos.

910. El derecho del uso pacífico de las vías de comunicación debe ser reconocido también respecto de los istmos, ya se encuentren en el territorio de un Estado, ya pertenezcan en común á varios Estados, y, salvo el derecho de regular con leyes administrativas y económicas el paso, deberá considerarse siempre arbitrario el reservarlo á los ciudadanos, negándolo á los extranjeros, ó el hacerlo para éstos excesivamente oneroso y gravoso.

Uso pacífico de las vías férreas.

911. Incumbe á los Estados que se encuentren en la misma parte de un continente reconocer que las líneas de los caminos de hierro que enlazan con las de los Estados limítrofes deben tener el carácter de vías internacionales, y velar por el derecho que todos tienen de servirse libremente de ellas para las necesidades del comercio y para recorrer la tierra.

912. La tutela de los intereses internacionales exige que los caminos de hierro que ponen en comunicación un Estado con otro estén considerados como destinados á promover el desarrollo económico y moral de los pueblos civilizados, y que poniendo á salvo los derechos de la soberanía territorial, se coloquen bajo la protección del derecho internacional para cuanto concierne al uso libre y pacífico de los mismos, la regularidad y seguridad de su servicio, la facilidad y economía de los transportes, y la garantía de los derechos privados.

913. Incumbe á todos los Estados que se encuentren en la misma parte de un continente atravesado por vías férreas en comunicación, ponerse de acuerdo á fin de redactar un reglamento internacional que ajuste á normas comunes el ejercicio de aquéllas y los transportes ferroviarios internacionales.

Reglamento ferroviario internacional.

914. El reglamento ferroviario internacional deberá regular el servicio relativo al transporte de viajeros y de mercancías, la uniformidad de las tarifas, la responsabilidad de las empresas en el ejercicio del servicio, en cualquier caso, por retraso, averías, descarrilamiento y otros análogos; la construcción de las obras que ocurran en las zonas fronterizas de los Estados limítrofes para facilitar el servicio y fomentar el tráfico, y el reparto de los gastos que ocasionen; la exclusión de cualquier diferencia de trato respecto de aquellos que no sean ciudadanos de los Estados por la vía en cuestión atravesados, y así por el estilo.

915. El reglamento ferroviario internacional establecido entre los Estados mediante tratado, deberá considerarse obligatorio también para las empresas particulares que hubieran construido las vías á sus expensas, ó que monopolizasen el ejercicio de las mismas, y todo Estado debe obligar á dichas empresas á que lo cumplan, ó será él mismo responsable de las consecuencias que pueda originar la inobservancia por parte de la empresa correspondiente si no hubiera eficazmente provisto á que las empresas respetasen el reglamento internacional y á cumplir todos los compromisos contraídos por los Estados.

916. El reglamento ferroviario internacional estipulado mediante tratado deberá ser considerado, en todo lo que concierne á su ejecución, bajo la tutela jurídica colectiva de los Estados unidos mediante las vías, que hubieran suscrito el tratado, y las controversias que nacieran entre los mismos para su ejecución deberán entregarse á un tribunal arbitral.

El 4 de Octubre de 1890 se estipula en Berna un Convenio para el transporte de mercancías por ferrocarril, entre Austria, Bélgica, Francia, Italia, Holanda, Alemania, Rusia, Suiza, y en virtud del mismo Convenio se estableció un derecho común entre los Estados firmantes para regular el contrato de transportes internacionales á que se refiere el Convenio estipulado, y para determinar además la responsabilidad de las administraciones y las reglas para ejercer la acción encaminada á la indemnización de daños y perjuicios.

Reglas acerca del transporte de mercancías por los ferrocarriles internacionales.

917. A falta de tratado especial que regule los transportes internacionales por ferrocarril, se aplicarán al transporte de mer-

cancias por ferrocarril internacional, desde el punto de expedición al de destino, los principios de derecho relativos al contrato de transportes.

918. Las acciones contra la empresa ferroviaria, que se originen del contrato de transportes y bajo las mismas condiciones requeridas para el legal ejercicio de ellas, podrán ser ejercidas contra las particulares administraciones de una vía internacional, que hayan participado del transporte internacional de las mercancías.

919. La empresa que haya aceptado el transporte de las mercancías con boletín de expedición, es responsable de la ejecución del transporte por todo el recorrido internacional hasta el lugar de destino.

Cada empresa sucesiva, por el mero hecho de haber expedido las mercancías con el boletín primitivo de expedición, se hace partícipe en el contrato de transporte y está obligada á la ejecución del mismo hasta el lugar de destino de las mercancías.

920. Las administraciones de los caminos de hierro sucesivos, en el mero hecho de haber proseguido el transporte de las mercancías consignadas en el boletín de la expedición primitiva, serán consideradas partícipes del originario contrato de transporte, y obligadas á cumplirlo de conformidad con el boletín de expedición y responsables de su ejecución.

921. Las acciones contra las administraciones de las vías férreas, correspondientes al expedidor de las mercancías, ó al destinatario, en virtud del contrato de transportes internacionales, podrán ser ejercidas ó contra la administración que aceptó primeramente las mercancías con el boletín de expedición, ó contra cada una de las administraciones sucesivas, que de hecho son partícipes en el transporte internacional, ó contra aquella en cuya línea se haya verificado el daño ocurrido en el transporte de las mercancías, á salvo siempre, sin embargo, la acción de recurso y de garantía de las administraciones partícipes entre sí para la responsabilidad de cada una de ellas y la obligación de reparar los daños.

La acción no podrá ser ejercida en ningún caso sino ante el tribunal competente, según las reglas de derecho común.

922. Las administraciones de ferrocarriles, que sucesivamente hayan participado del contrato de transporte internacional, serán responsables de los daños ocasionados por la pérdida (total ó par-

cial) ó por averías de las mercancías, cada una de ellas á partir de la estación de la línea, donde de hecho fué aceptada la continuación del transporte, hasta el punto de la línea perteneciente á otra empresa, donde de hecho se verificó la participación de la misma en el transporte. Cada una será eximida de responsabilidad cuando pruebe que el daño se ha producido por fuerza mayor, ó porque el expedidor ó el destinatario hubieran modificado en el curso del viaje las condiciones del boletín de expedición, ó por un vicio propio de las mercancías (deterioro natural), ó por un hecho natural.

923. En el caso en que el boletín de expedición designe un punto de destino que no sea estación de ferrocarril, el contrato del transporte internacional deberá considerarse cumplido y terminado con la llegada de las mercancías á la última estación ferroviaria, y para lo que concierne al ulterior transporte de las mercancías al destinatario no domiciliado en la última estación de destino, deberán aplicarse los reglamentos que estén allí vigentes para la entrega de las mercancías y la responsabilidad de la administración destinataria.

Las reglas enunciadas encuentran su fundamento en los principios de derecho común relativos al contrato de transportes, el cual debe considerarse estipulado en el mero hecho de aceptar una mercancía consignada para que se transporte al punto de destino indicado en el boletín de expedición.

El jefe de la estación de origen, que haya confirmado la aceptación de la mercancía, poniendo en el boletín el timbre que lleva la fecha de la aceptación, concluye de esta manera el contrato de transporte y asume la obligación de expedir las mercancías por los medios ordinarios, por lo que el expedidor y la administración de la empresa deben quedar sometidos á las reglas de derecho común referentes á las relaciones contractuales. Lo mismo ha de decirse de todo jefe de estación de línea sucesiva que haya recibido las mercancías con el boletín de expedición, y que estampe el timbre de su propia estación. Con esto afirma la aceptación de las mercancías y la obligación de hacerlas seguir, y entra, por lo tanto, á participar de la ejecución del contrato y se hace responsable de todo daño que pueda verificarse por incumplimiento ó por la manera de cumplirlo. Claro está que así como la administración de la empresa ferroviaria que se encarga del transporte, asume siempre la condición de depositario, así también hay que admitir que debe quedar sometida á todas las obligaciones inherentes á la condición, y debe ser también responsable de los actos de sus dependientes y de los de cualquier persona á la que haya confiado el encargo de hacer seguir el transporte.

924. Los reglamentos de las empresas ferroviarias con los que se excluya ó limite la responsabilidad y las obligaciones de la empresa misma en oposición con los principios de derecho común relativos al contrato de transportes, no podrán considerarse eficaces respecto de los transportes ferroviarios internacionales, los cuales, á falta de reglas positivas establecidas mediante tratado, deben regularse de conformidad con los principios de derecho común internacional, y no con los reglamentos particulares de las empresas que hayan derogado aquél.

Esta regla se funda en el concepto de que los transportes internacionales tienen por la naturaleza de la cosa carácter propio de contrato internacional. Se puede discutir, con relación á las leyes de cada país, si las empresas ferroviarias pueden por medio de reglamentos eludir ó limitar su responsabilidad en oposición con los principios sancionados por las leyes de sus países en materia de contrato de transportes. Algunas legislaciones niegan terminantemente tal facultad. Esto ha hecho el legislador italiano, el cual en el nuevo Código de Comercio ha reglamentado con títulos especiales los transportes ferroviarios, determinado la responsabilidad de las empresas y eliminado todo equívoco en lo que afecta á la eficacia jurídica de los reglamentos ferroviarios, con la siguiente disposición:

«Art. 416. Las cláusulas que excluyan ó limiten en los transportes por los caminos de hierro las obligaciones y responsabilidades establecidas en los arts. 392, 393, 394, 400, 402, 404, 405, 407, 408, 411 y 415, serán nulas y de ningún efecto aun cuando las permitieran los reglamentos generales ó particulares, á menos que á la disminución de la responsabilidad corresponda una disminución del precio de transporte establecido en las tarifas ordinarias.»

Suponiendo ahora que tal disposición no se encontrase sancionada en la legislación de un país extranjero, y que la empresa ferroviaria hubiera con sus reglamentos eludido su responsabilidad y las obligaciones que se derivan del derecho común del contrato de transportes, nos parece que tales reglamentos no podrían ser eficaces cuando se determinara la responsabilidad en la ejecución de los transportes internacionales.

Decimos esto, porque así como por su objeto y naturaleza tiene carácter real y propio de contrato internacional, así también las controversias acerca de la responsabilidad de quien hubiese aceptado el encargo de cumplir dicho contrato internacional, deben ser resueltas según los principios del derecho común internacional, y no ya según los reglamentos, que cuando más podrán aplicarse á los contratos hechos en el interior del Estado. Para evitar toda cuestión, lo mejor es que los Estados unidos por líneas ferroviarias se pongan de acuerdo para establecer un derecho uniforme en materia de transportes internacionales. Repetimos una vez más que, á falta de un convenio internacional, exige la justicia que las cuestiones se resuelvan fundándose en el derecho común.

Uso de las líneas telegráficas.

925. Incumbe á cada Estado considerar las líneas telegráficas, que comunican con las de los Estados limítrofes, como destinadas á mantener las relaciones de la vida y del comercio internacional, y la soberanía debe ejercer sus propios derechos sobre ellas de manera que no se lesionen los intereses generales.

926. El uso pacífico de las líneas telegráficas internacionales debe estar protegido por el derecho internacional.

927. Salvo el derecho correspondiente á cada Estado de defender sus derechos de soberanía sobre las líneas telegráficas que se encuentren en su propio territorio, de velar por los propios intereses é impedir que se use el telégrafo en perjuicio de la seguridad y del orden público, ninguno de los Estados podrá ejercer sus propios derechos de manera que se ofenda al derecho perteneciente á todas las personas, sin distinción, de comunicarse por medio de los telégrafos internacionales.

928. Incumbe á todos los Estados ponerse de acuerdo para establecer una legislación uniforme respecto del ejercicio de las líneas telegráficas. A cada Estado, pues, corresponde poner sus propias leyes en armonía con las reglas establecidas mediante el acuerdo, y será responsable en caso de no hacerlo.

929. El reglamento para el uso de las líneas telegráficas internacionales deberá fijar las tarifas, la inspección, la prioridad con relación á los despachos del Estado y de los funcionarios públicos, la colocación y conservación de las líneas, y proveer, además, á impedir la destrucción ó deterioro de las mismas, y demás particulares.

A falta de tal reglamento, se deberá atender respecto de todo esto á las reglas según el derecho común, ó á las concertadas en los tratados.

Normas para el ejercicio internacional de la telegrafía.

930. Ninguna línea telegráfica podrá ser colocada ó extendida en el territorio de un Estado sin el oportuno consentimiento de la soberanía del mismo. Salvo, pues, el derecho de tender los cables submarinos en alta mar, ninguno podrá continuarlos en las aguas jurisdiccionales de un Estado sin la previa autorización del Soberano de él.

BIBLIOTECA UNIVERSITARIA
CAPILLA ALFONSO