

quier otra causa de fuerza mayor, considerándose siempre dichos buques bajo la garantía del derecho internacional, y debiendo ser tratados con humanidad; y salvo las precauciones que se juzguen convenientes por la autoridad territorial para evitar y prevenir los fraudes, deberán estos buques, bajo la observancia de los reglamentos y leyes locales, poder reparar sus averías y proveerse de lo necesario para ponerse en condiciones de continuar el viaje, debiendo ser en esto favorecidos y protegidos por las autoridades locales;

e) Dado el caso de arribo forzoso á un puerto ó rada extranjeros, no deberán considerarse como operaciones comerciales, para los efectos del pago de derechos, la descarga y la carga de nuevo de las mercancías para facilitar las reparaciones que el buque necesite, el trasbordo del cargamento á otro barco por haberse inutilizado el primero, ni la venta de las mercancías averiadas, á las cuales podrá imponérseles una tasa parcial, según las circunstancias y los acuerdos con la administración aduanera;

f) No ataca al derecho internacional un Estado que, queriendo reservar el comercio de cabotaje á sus nacionales, niegue en absoluto á los extranjeros la facultad de ejercer dicho comercio, ó lo grave con impuestos onerosos;

g) Todo Estado puede prohibir la entrada en sus puertos á los buques de guerra, salvo el caso de fuerza mayor, y determinar las condiciones del arribo (1).

849. En lo que al uso de los caminos se refiere, no hay duda alguna que éstos son propiedad del Estado, el cual, en estricto derecho, puede prohibir, así en tiempo de paz como en tiempo de guerra, que se sirvan de ellos los extranjeros; pero según la *comitas gentium* y el derecho de las naciones civilizadas, no debe negarse el uso inofensivo de los caminos públicos que sirven como medios necesarios de comunicación entre los pueblos, pues debe tenderse á favorecer más bien que á paralizar el comercio.

Añadamos á esto, que si un Estado tiene su territorio entre otros dos que no tengan otro medio de comunicarse que pasar por el te-

(1) «La admisión de buques de guerra en ciertos puertos ó en ciertas radas, no está sólo influida por consideraciones políticas ó convenios internacionales, variables según los lugares y los tiempos, sino que está muchas veces subordinada á motivos de orden público y de seguridad. Por esto es por lo que en ciertas plazas comerciales no se permite que penetren dichos buques sino después de haber depositado en tierra las municiones de guerra que llevan á bordo, y no pueden reembarcarlas hasta el momento de su partida.» — CALVO, *Droit int.*, § 230.

ritorio del tercero, deberá admitirse una verdadera y propia servidumbre de paso en favor de aquéllos, si bien el Estado intermedio tendrá siempre el derecho de regular el tránsito, de modo que no le resulte perjuicio alguno; pero no podrá negar en absoluto el paso, porque con semejante negativa opondría una barrera al desarrollo del comercio y de la actividad de un pueblo.

850. Podrá suceder que, para facilitar las comunicaciones, hayan construido á sus expensas un puente dos Estados limítrofes, ó que uno de ellos lo haya construido á consecuencia de los acuerdos tomados con el otro Estado.

Si la propiedad del puente es común, deberá considerarse como indivisible, y ambos Estados confinantes tendrán derecho á usar de todo él, y ninguno podrá hacer en la parte próxima á su territorio cosa alguna que perjudique ó impida el pleno disfrute por parte del otro.

Esta regla se deriva de la naturaleza misma de las cosas, pues las que son indivisibles deben conservarse en su integridad para poder servir al uso á que están destinadas. De aquí que cada uno de los condueños tenga derecho á velar por que no se deteriore la parte correspondiente al otro, y pueda impedir que se hagan nuevas obras, ó exigir seguras garantías contra los peligros eventuales que puedan amenazar la construcción.

851. El principio del *jus transitus innocui* por parte de todos los pueblos del universo se aplica también á los istmos, ya sean éstos propiedad exclusiva de un Estado, ya pertenezcan en común á varios, y no podrá negarse en absoluto aquel derecho, salvo siempre el de regular las condiciones del tránsito mediante leyes administrativas y financieras.

Si los Estados á los que el istmo pertenece se hallasen de acuerdo para canalizarlo, pueden hacerlo con la más completa independencia, y no sería fundada la oposición que á ello pudieran hacer los demás Estados, que por miras é intereses egoístas pretendieran impedir la canalización; ni podrían reclamar indemnización alguna por las ganancias eventuales que cesasen de obtener á consecuencia del cambio verificado en el movimiento comercial por efecto de la canalización. En tal supuesto, debería garantizarse á todos los pueblos el derecho de libre paso por el canal, y no podrían las partes que lo hubiesen construido considerarlo como su propiedad, para conceder el paso á unos ó á otros, ó en distintas condiciones.

Cuando se trató de canalizar el istmo de Panamá y se celebró

un convenio á este propósito entre Inglaterra y los Estados Unidos, se consignó como regla en el art. 8.º, que el canal quedaría abierto, no solamente á los nacionales de los Estados contratantes, sino á los de cualquier otro (1).

852. Puede suceder también que para facilitar las comunicaciones, convenga construir un *túnel*.

No hay duda que cuando la construcción de éste sea reconocida como de verdadera utilidad por los Estados interesados, y convengan éstos en contribuir á los gastos necesarios, no debe el acuerdo ofrecer dificultades, pudiéndose repartir dichos gastos por medio de Comisiones científicas y técnicas.

Si los Estados limítrofes no estuviesen de acuerdo, es claro que no podrá uno de ellos perforar un monte ó una cadena de montañas sin previo permiso ó consentimiento del otro, aun cuando el primero asumiese por sí la responsabilidad de los gastos necesarios para la construcción.

853. Ocúrrenos una grave duda respecto de la solución del siguiente caso. En el supuesto de que fuese reconocida como de verdadera utilidad para la prosperidad comercial de diversos pueblos la perforación de un monte, y uno de los Estados limítrofes se opusiese sin razón justificada, ¿podría construirse el túnel no obstante la oposición, admitiendo una especie de expropiación forzosa en interés de la humanidad? Podría quizá sostenerse la afirmativa si el espíritu de internacionalidad realizase su evolución completa; pero estamos aun muy lejos de esto.

En todo caso podrían proponerse las siguientes reglas:

a) Teniendo cada pueblo el derecho de comerciar con todos los demás del universo, no puede ningún Estado oponer obstáculos á las libres comunicaciones, ni hacerlas difíciles ó dispendiosas;

b) El derecho de cada Estado á considerar como suyo el territorio, no puede destruir el correspondiente á todos los hombres para recorrer libremente la tierra. Por consiguiente, un Estado que, sin alegar razones justas, niegue el paso ó se oponga á que se faciliten las comunicaciones entre diversos pueblos, abusa de su derecho y comete una arbitrariedad (2).

(1) Véase el tratado de 19 de Abril de 1850 entre Inglaterra y los Estados Unidos. PHILLIMORE, tomo I, § 207.

(2) El Burgrave de Nuremberg, al condenar durante el concilio de Constanza al conde de Luppen, que había secuestrado sin razón algunas mercancías de paso para la Alsacia, dice: «Dios ha creado el cielo para él y para sus santos, y ha dado la tierra á los hombres, á fin de que se utili-

854. Uno de los medios de comunicación más importantes que ha ejercido y continuará ejerciendo una influencia decisiva sobre el aumento y la distribución de la riqueza internacional, son las vías férreas, y deben, por tanto, considerarse como uno de los principales agentes de la revolución social y económica iniciada en nuestro siglo, no pudiendo dejarse de reconocer que su uso afecta á graves intereses internacionales.

Según los principios del derecho abstracto, no puede obligarse en modo alguno á un Estado á ponerse de acuerdo con otro para reglamentar de un modo uniforme las comunicaciones internacionales por medio de las vías férreas. Mas teniendo en consideración que dichas vías están llamadas á aumentar la prosperidad internacional y á promover el desarrollo económico y moral de los pueblos civilizados con más eficacia aún que los correos y telégrafos, proponemos las siguientes reglas:

a) Incumbe á los Estados que se hallan en la misma parte del continente reconocer que las líneas férreas que unen los Estados limítrofes, son, por la misma naturaleza de las cosas, vías de comunicación internacionales, y que este carácter natural hace necesario un reglamento internacional para la regularidad y seguridad del uso de las mismas, para la economía en los transportes, y para garantía de los derechos de los particulares (1);

cen de ella el pobre y el rico. Los caminos sirven para el uso, y Dios no los ha sujetado á impuesto alguno». Vattel, lib. XI, cap. 10, § 132.

(1) La variedad de las legislaciones en materia de transportes por los ferrocarriles, y la resistencia de las Sociedades á introducir las mejoras reclamadas por los comerciantes, son hoy un obstáculo para el desarrollo del comercio internacional. La necesidad de los expedicionarios es una carga y un obstáculo á la facilidad del tráfico, que podía evitarse si las Sociedades se encargasen del transporte hasta su destino. La responsabilidad de las Sociedades en caso de daño ó de averías, es muy difícil determinarla siendo tan diversas las leyes; además, no es fácil conocer la infinidad de reglamentos ni observar las formalidades requeridas para no perjudicar los derechos propios.

A consecuencia de las insolubles dificultades de los transportes internacionales que surgieron después de la guerra de 1870, nació la idea de una legislación internacional uniforme de ferrocarriles, siendo sus promotores SEIGNEUX, de Ginebra y el Dr. CHRIST, de Basilea. Dirigióse una petición á la Asamblea federal suiza para intentar entre los Estados un acuerdo á fin de arreglar mediante tratados los transportes internacionales por las líneas férreas, y á consecuencia de las gestiones hechas por el Consejo federal se reunió en Berna una conferencia el 13 de Mayo de 1878, y después de largas discusiones que duraron hasta el 4 de Junio, se redactó un proyecto de convenio.

Sobre este objeto véase el proyecto de la conferencia de Berna y la Memoria de SEIGNEUX presentada al Congreso celebrado con ocasión de la

b) Los reglamentos de ferrocarriles internacionales deben tener por objeto proveer á la construcción de ciertas obras que pueden necesitarse en la zona fronteriza de los Estados limítrofes, al reparto de los gastos, al servicio de aduanas en la frontera, á las medidas de policía que cada Estado debe hacer que se observen en su propio territorio para la regularidad de la circulación, á la organización del servicio relativo al transporte de pasajeros y mercancías (1), á las tarifas, á la responsabilidad de los encargados del servicio en caso de perjuicios por retraso, averías, extravío y otros análogos, y la organización del servicio á fin de que el tráfico se verifique con perfecta igualdad para todos (2);

c) Todo Estado podrá, con la más completa independencia, construir á sus expensas las vías férreas, y reservarse su uso ó encargarse de ello á sociedades particulares; pero será responsable de las consecuencias civiles que puedan derivarse de la inobservancia del reglamento internacional por parte de las sociedades que se hubieren encargado del servicio (3);

exposición de París el 22 de Julio de 1878.— Hovy, *Quelques observations sur l'urgence d'un règlement international*, etc., en la *Revue de Droit international*, 1877, pág. 380.— Las negociaciones llevadas á cabo por el Gobierno suizo, pág. 384.— La deliberación del Instituto de Derecho internacional de la sesión de Zurich, Septiembre de 1877.— La relación de BULMERING en la revista citada, 1878, pág. 83.— FIELD, *Intern. Code*, § 423 á 429.— CALVO, *Droit int.*, t. XI, § 14, 28 y sig.

(1) Convendría dar al contrato de transporte el carácter verdadero y propio del transporte internacional: determinar la obligación de las sociedades de entregar la mercancía al destinatario y el modo de hacer la consignación: el derecho de negarse á admitirla y las consecuencias según los casos: las acciones y el modo de ejercitarlas, el procedimiento, los Tribunales competentes, etc., etc.

(2) Respecto de los diversos sistemas seguidos, véase CALVO y confrontense los diversos tratados sobre este punto citados por FIELD, que establece además muchas reglas útiles para la redacción de un reglamento.

(3) Declarando al Estado civilmente responsable de las obligaciones contraídas por las sociedades, se evitarían muchos inconvenientes. Las sociedades no podrían imponer las condiciones al comercio, sino que deberían estar sujetas á las reglas establecidas por los tratados y que deberían imponerse á las mismas por el Estado en la orden de concesión. El comercio tendría en el reglamento internacional bajo la garantía de los Estados, una cosa estable, y las sociedades que se hubieren obligado á hacer el servicio y á tener cuentas administrativas con las sociedades extranjeras, estarían garantidas por los Gobiernos extranjeros en lo que se refiere al cumplimiento de las obligaciones internacionales por parte de las sociedades de otros países. Correspondería además á cada Gobierno el proveer á que las sociedades comprometidas pudieran mantener y cumplir sus compromisos respecto á las demás con que hiciesen el servicio internacional.

d) Cualquier modificación que se haga en las leyes y reglamentos relativos á los ferrocarriles, ya sea por la sociedad concesionaria de acuerdo con el Gobierno, ya por éste mismo, deberá considerarse ineficaz para modificar las obligaciones ó eludir la responsabilidad que se deriven del reglamento internacional de ferrocarriles establecido entre los Estados;

e) La vigilancia, comprobación y ejecución de dicho reglamento deberán confiarse á una Comisión permanente, que habrá de resolver, como tribunal arbitral, todas las controversias que puedan surgir entre las diversas sociedades empresarias, en los asuntos de la línea.

855. Las líneas telegráficas son también de las cosas que, si bien pertenecen al Estado en cuyo territorio se hallan, tienen por su naturaleza muchos puntos de contacto con el Derecho internacional, que puede regular, en interés del género humano, el uso inofensivo del telégrafo, de manera que puedan armonizarse los derechos de cada Estado con los del género humano.

Es indudable que las líneas telegráficas son del dominio de la soberanía territorial, ora se reserve el Gobierno mismo su monopolio, como ocurre en la mayor parte de los Estados, ora haga la concesión de ellas á los particulares bajo la observancia de ciertas leyes y reglamentos, como sucede en los Estados Unidos de América y en Inglaterra. Como dichas líneas están colocadas en territorio del Estado y es necesario su consentimiento para establecerlas, claro es que están siempre sujetas al superior dominio de la soberanía territorial; pero, considerando que las líneas telegráficas que comunican con los Estados limítrofes sirven para mantener las relaciones internacionales y son un elemento importante de la vida y del comercio, se comprende por qué la utilidad general exige que el servicio de las líneas telegráficas internacionales se rija por un derecho uniforme, que, cuando haya sido aceptado por un acuerdo recíproco de los Estados, deberá formar parte del derecho internacional convencional.

De conformidad con estos principios, proponemos las reglas siguientes:

a) Los Estados deben ponerse de acuerdo para establecer una legislación uniforme que regule el servicio de las líneas telegráficas internacionales, y para fijar, mediante tratados, cuanto se refiere á las tarifas, comprobación, prioridad y privilegios para los despachos del Gobierno y de los funcionarios públicos, para la

conservación de las líneas y para el castigo que deba imponerse en caso de destrucción ó deterioro de las mismas (1);

b) No pueden construirse ó extenderse las líneas telegráficas en los dominios de otros Estados sin el previo consentimiento de aquel á quien pertenezca el territorio; excepción hecha del derecho de tender los cables submarinos en alta mar, no pudiéndose proseguir dichas líneas en las aguas territoriales sin el expreso consentimiento del poder soberano del país (2);

c) Cuando al pedir á un Estado la concesión de la autorización para extender una línea telegráfica necesaria para unir dos ó más pueblos se negare á ello, podrán los otros Estados interesados, después de haber empleado todos los buenos oficios para obtener dicha autorización, emplear medidas de represalias á fin de obligarle á ello;

d) Los buques destinados á tender un cable telegráfico deberán ser tratados por las naves que los encuentren como si estuviesen anclados, debiendo para esto dichos buques llevar una señal convencional que los distinga (3);

(1) Se han llevado á cabo muchos acuerdos internacionales entre los Estados para el servicio de las líneas telegráficas, pero los intereses internacionales de la telegrafía han hecho que se organice entre los principales Estados de Europa una Unión telegráfica, que ha dado ya buenos resultados y va constantemente mejorando. Fué fundada á consecuencia de una conferencia celebrada en París el 17 de Mayo de 1865 entre Austria, Baden, Baviera, Bélgica, Dinamarca, Francia, Grecia, Italia, Sajonia, Suecia y Noruega, Suiza, España, Turquía y Wurtemberg. Este tratado echó las bases de la Unión, no interviniendo en él Inglaterra ni los Estados Unidos porque en estos pueblos es el telégrafo una industria particular ejercida por ciertas sociedades que la han monopolizado. Posteriormente se extendió en Viena un acta adicional (21 de Julio de 1868) á la cual se adherieron todos los Estados de la Confederación Germánica del Norte, Rumania, Servia, Rusia, Persia é Inglaterra para las líneas indo-europeas. En 1871 se celebró en Roma una conferencia internacional que revisó y mejoró el convenio y reglamento de París, en cuya conferencia tomó también parte Inglaterra, por haber dispuesto la ley de 1870, que se encargase el Estado del servicio telegráfico. En 1875 se celebró otra conferencia en San Petersburgo, y el 28 de Julio de 1879 celebróse otra en Londres, donde se firmó el nuevo reglamento modificado, puesto en vigor el 1.º de Abril de 1880.

(2) En 1869 obtuvo una sociedad del Gobierno francés la facultad de tender un cable submarino para unir á Francia con los Estados Unidos; pero cuando la sociedad llegó con su cable á las aguas territoriales del Massachussets, se opuso con razón aquel Gobierno porque no había dado la autorización correspondiente. Después de algunas gestiones diplomáticas se llegó al fin á un arreglo.

(3) Según oportunamente ha notado el Dr. FISCHER en la importante

e) Cuando varios Estados hayan establecido un derecho común para el servicio telegráfico internacional, corresponderá á cada uno de ellos armonizar sus propias leyes con las establecidas de común acuerdo, siendo responsable de las omisiones que hubiese (1);

f) Cada Estado tendrá siempre el derecho de proteger sus propios intereses é impedir que se haga uso del telégrafo con perjuicio de su seguridad, del orden público ó de la moral. Debe, por tanto, reconocerse en todo caso el derecho de los Gobiernos á detener ciertas correspondencias y la expedición de los telegramas, y aun á suprimir en ciertos casos completamente el servicio telegráfico de una línea determinada, dando aviso de ello á los Gobiernos interesados (2); pero bien entendido que este poder discrecional

Memoria publicada en Leipzig en 1876 (*Die Telegraphie und das Völkerrecht*), la operación de colocar un cable submarino es un trabajo que expone al buque y al cargamento á los más peligrosos accidentes. Sin contar con los cambios del tiempo y las variaciones del estado del mar, no pueden seguir la norma de la navegación ordinaria, porque el cable, por su extraordinaria longitud, tiene un peso y una fuerza de tracción enormes. Está, pues, obligado á arreglar sus movimientos á las circunstancias en que realice las operaciones. De aquí que, para evitar el peligro de los choques, hay que admitir para dichos buques reglas excepcionales, tales como las propuestas ú otras que se crean preferibles por las personas peritas en estas cuestiones.

(1) La posibilidad del cambio de despachos entre los buques durante su navegación y las estaciones telegráficas en las costas, es uno de los problemas de que se ocupa la telegrafía internacional. Para esto sería necesario establecer en las costas estaciones semafóricas puestas en relaciones telegráficas y provistas del oportuno aparato de óptica, y que los buques llevasen el Código de señales y su correspondiente aparato de banderas. Respecto del código de señales, se hizo un proyecto de código internacional en Inglaterra en 1863, y ha sido ya adoptado por los siguientes Gobiernos: Austria-Hungría, Bélgica, Brasil, Chile, Dinamarca, Alemania, Grecia, Italia, Países Bajos, Noruega, Portugal, Rusia, España, Suecia, Estados Unidos de América, y ha comenzado á regir desde el 1.º de Septiembre de 1880. Respecto á obligar á los buques á ir provistos de los correspondientes aparatos para hacer las señales con arreglo á dicho código, propuso el Gobierno italiano después de la conferencia de San Petersburgo, que cada país obligase, mediante leyes, á los buques que emprendiesen un viaje, á proveerse de dicho código y del correspondiente aparato, declarando estos instrumentos entre los necesarios á bordo. Otras prescripciones de sumo interés público deberían ser sancionadas por los diversos poderes legislativos para resolver los problemas que la telegrafía envuelve.

(2) El art. 8.º del convenio de San Petersburgo, establece esta importante limitación en el movimiento de la telegrafía internacional: «Todo Gobierno se reserva el derecho de suspender el servicio telegráfico internacional cuando lo crea necesario, ora en general, ora sólo en ciertas li-

deberá limitarse á los despachos que lleguen ó partan del propio territorio, no á los de tránsito dirigidos á los otros Estados (1), ni á los despachos del Gobierno;

g) La violación del secreto de los despachos de tránsito deberá declararse un delito punible con las mismas penas que la violación del secreto de los despachos en el interior del Estado (2);

h) Deberá castigarse también cualquier entrometimiento ilegal y arbitrario que pueda perjudicar al movimiento regular telegráfico internacional; debiendo cada Gobierno atender las reclamaciones de los Gobiernos interesados, y obligar á las personas responsables á responder de cualquier retraso voluntario en el movimiento telegráfico internacional, cuando no haya lugar á proceder por la vía penal contra las mismas;

i) Será muy útil que los Estados se pongan de acuerdo para declarar que la destrucción ó el deterioro de los cables submarinos en alta mar es un derecho internacional, y para determinar de una manera precisa el carácter delictuoso de los hechos y las penas que les son aplicables. Bajo este aspecto, se procurará establecer el grado de uniformidad compatible con la diversidad de las legislaciones criminales.

El derecho de detener á los culpables ó á los presuntos reos, podrá concederse á los buques de guerra de cualquier Estado en las condiciones que marquen los tratados; pero el derecho de juzgarlos deberá reservarse á los Tribunales del Estado á que pertenezcan los delincuentes (3).

neas y para cierta clase de correspondencia, por tiempo indeterminado; pero está obligado á dar inmediatamente cuenta de ello á todos los Gobiernos que hayan intervenido en el tratado.»

(1) Esta regla fué aceptada por el Instituto de derecho internacional después de una detenida discusión y de un proyecto cuidadosamente redactado por RENAULT, en la reunión celebrada en Bruselas en 1879.—Véase el Anuario del Instituto, 1879 á 1880, parte 1.ª, pág. 394.

(2) El art. 7.º del tratado de San Petersburgo admite el derecho de comprobación respecto del contenido de los despachos, y el art. 40 del Reglamento precisa minuciosamente cómo debe ejercitarse este derecho. Es evidente que el Estado tiene derecho á suspender el servicio telegráfico internacional si cree que es contrario á su propia seguridad; pero, si este derecho de comprobación se extendiese también á los despachos de tránsito y que pudieran interesar á los demás Estados, se concedería á cada Gobierno una autoridad dictatorial sobre todo el movimiento internacional. La suspensión de la correspondencia es una medida excepcional que debe regirse por la ley propia de cada país, y debe considerarse siempre como una medida interior y de orden público.

(3) El convenio ó tratado de la Unión telegráfica provee á esto en su

Respecto al acto de extenderlas, al servicio y á la protección de las líneas telegráficas en tiempo de guerra, hablaremos en su lugar oportuno.

artículo 2.º: «Las Altas Partes contratantes se obligan á tomar todas las medidas necesarias que se requieran para asegurar el secreto de los telegramas y su expedición regular.»