

las varias Administraciones, una hoja periódica en francés acerca de los asuntos que conciernen al objeto de la Unión.

Los números de esta hoja, como también todos los documentos publicados por la oficina internacional, se repartirán entre las Administraciones de los Estados de la Unión en proporción al número de unidades con que contribuyan, según se ha indicado.

Los ejemplares y documentos supletorios que se reclamasen, bien por las dichas Administraciones, bien por Sociedades ó particulares, se pagarán aparte.

La oficina internacional deberá estar en cualquier tiempo á la disposición de los miembros de la Unión para suministrarles acerca de los asuntos relativos al servicio internacional de la propiedad industrial los antecedentes especiales de que pudieran tener necesidad.

La Administración del país en donde deba efectuarse la próxima Conferencia preparará con el auxilio de la oficina internacional los trabajos de esta Conferencia.

El Director de la oficina internacional asistirá á las sesiones de las Conferencias y tomará parte en las discusiones sin voto deliberativo. Hará sobre su gestión un informe anual, que se comunicará á todos los individuos de la Unión.

El idioma oficial de la oficina internacional será la lengua francesa.

7.º El presente Protocolo final, que se ratificará al mismo tiempo que el Convenio celebrado con fecha de hoy, se considerará como parte integrante de este Convenio y tendrá la misma fuerza, valor y duración.

En fe de lo cual, los Plenipotenciarios infrascritos han extendido el presente Protocolo.

Hecho en París el 30 de Mayo de 1883.

CAPÍTULO X

De la nave en sus relaciones con el derecho internacional.

996. Las leyes relativas á las naves y á los derechos sobre las mismas interesan al derecho de gentes.—**997.** Objeto de este capítulo y referencias.—**998.** Los derechos privados sobre la nave deben regirse por la ley bajo cuyo imperio pueden considerarse adquiridos.—**999.** Utilidad de un derecho uniforme para determinar la nacionalidad de la nave: Reglas.—**1.000.** Cuestiones relativas á la propiedad de la nave.—**1.001.** Jurisprudencia internacional.—**1.002.** Observaciones críticas sobre la jurisprudencia francesa acerca de los derechos reales sobre los barcos extranjeros.—**1.003.** Nuestra opinión.—**1.004.** Orden de los acreedores.—**1.005.** Responsabilidad del propietario.—**1.006.** Reglas para determinar la ley aplicable.—**1.007.** Autoridad de las leyes territoriales.—**1.008.** Atribuciones de las autoridades locales.—**1.009.** Consecuencias jurídicas del pilotaje obligatorio.—**1.010.** Aplicación de la *lex rei sitae*.

996. Tanto por su naturaleza cuanto por su destino, colócanse las naves entre las cosas á que se aplican reglas enteramente especiales de Derecho internacional.

Con la palabra nave denotamos en general cualquier construcción á propósito para la navegación; pero aquí sólo vamos á ocuparnos de las destinadas á las necesidades del comercio y que forman parte de la marina mercante. Cada legislación procura reglamentar los contratos relativos á los buques, á la navegación y á cuanto concierne á la policía administrativa y judicial de los puertos: pero no basta esto para satisfacer las necesidades del comercio marítimo y de la navegación. La nave, en cuanto es un medio y un instrumento necesario para ejercer el comercio, se halla naturalmente bajo el dominio de leyes diversas, y es, por consiguiente, indispensable determinar cuáles son los derechos de cada soberanía en concurrencia con las demás, para sujetar á sus propias leyes los barcos extranjeros que se hallen en aguas territoriales ó en sus puertos. ¿Hasta qué punto pueden las leyes de cada país aplicarse para decidir acerca de los derechos de los in-

interesados en la nave y de los actos que ésta se viese obligada á realizar para poder navegar?

Conviene considerar que la nave representa por sí misma una suma de intereses, porque ordinariamente son varios los que concurren á su construcción y aparejo, y á dotarla de todo lo necesario para la navegación. Esta suma de intereses es distinta de la que nace del comercio que mediante aquélla se ejerce, y por esto es por lo que á las cuestiones que á la nave se refieren no son aplicables las reglas que se aplican al comercio hecho en país extranjero. La nave es un capital móvil, y como tal, susceptible de ser objeto de propiedad y de usufructo, pudiendo ser uno y otro enajenados ó cedidos en todo ó en parte. Tampoco son aplicables á tales negocios las reglas que se refieren á la adquisición y traslación de la propiedad existente en los países extranjeros, ni las que rigen la propiedad mueble, porque la nave, aunque movable, se equipara, bajo cierto aspecto, á un inmueble en cuanto puede ser objeto de hipoteca, y no está sujeta á la regla «la posesión equivale á un título» como los demás muebles, ni á aquellas que rigen los inmuebles, sujetos siempre á la *lex rei sitae* (bajo ciertos aspectos), porque la nave es mueble por su naturaleza, debiendo estar, por su destino, en movimiento continuo; y si un legislador declarase que la nave debía equipararse á un inmueble, no podría mudar con esto la condición jurídica de aquélla ante el Derecho internacional, ni atribuir á las leyes relativas á la misma el carácter del estatuto real.

Por otra parte, exige el interés público que, para garantizar la seguridad de las personas y de las mercancías, sujete la autoridad la propiedad de la nave á reglas especiales en todo lo que se refiera al modo de adquirirla y de usarla, y que en la traslación de dominio ó cesión, aunque sea parcial, de dicha propiedad, se cumplan ciertas formalidades para proteger los derechos y los intereses de los causahabientes. Ahora bien: como la nave puede representar intereses nacionales é internacionales, son aplicables á la misma reglas especiales de Derecho internacional.

Estas consideraciones y otras que omitimos muestran que es indispensable precisar de qué modo debe cada soberanía ejercer su propia autoridad sobre las naves extranjeras, y fijar los límites de la facultad que puede corresponder á cada una en el hecho de sujetar dichas naves á las leyes del Estado, para proteger los intereses generales que dependan de la navegación y del comercio marítimo.

Si cada soberanía quisiese aplicar sus propias leyes para juzgar los actos que la nave hubiese realizado ó tuviese necesidad de realizar para navegar, se haría muy difícil el comercio marítimo, puesto que ninguno de cuantos estuviesen interesados en el buque podría conocer exactamente la extensión de sus obligaciones, ni los acreedores estarían seguros de tener garantidos sus derechos adquiridos, si el barco estuviese sujeto completamente á la ley del Estado en cuyas aguas territoriales pudiera hallarse, aun en lo concerniente á las relaciones nacidas antes que hubiese entrado en dichas aguas, y si se debiera aplicar aquella ley, siempre que se tratase de decidir cualquier cuestión acerca de los derechos sobre él adquiridos anteriormente.

997. De aquí se deduce claramente que debe ser cierta y bien determinada la ley que rija la nave y la suma de intereses de los que tienen derechos y créditos contra ella, siendo indispensable determinar qué ley debe regirla en cuanto es objeto de propiedad; cuál debe regular su condición jurídica, y los derechos adquiridos sobre la misma, y cómo debe protegerse y garantizarse con una ley uniforme á los interesados que hubiesen adquirido derechos en diversos países.

Este es un punto de vista especial bajo que el Derecho internacional es aplicable á un buque.

Ya hemos expuesto las reglas que deben aplicársele bajo otros aspectos, bastando aquí que nos refiramos á cuanto en otro lugar hemos dicho y á las reglas allí establecidas:

- 1.º En lo concerniente á las relaciones de los buques extranjeros y sus tripulaciones con las leyes de policía y seguridad pública vigentes en el Estado en cuyo territorio se hallan (1);
- 2.º Respecto de la jurisdicción sobre los buques que cometen actos de piratería (2);
- 3.º Respecto del auxilio debido á los buques en peligro de naufragar ó que han naufragado (3);
- 4.º Respecto de la jurisdicción sobre los buques en alta mar (4);
- 5.º Respecto de las reglas para evitar los choques y las colisiones entre los buques (5);

(1) Véase el tomo I, § 525 y siguientes.

(2) Idem id. id., § 472 y siguientes y 498.

(3) Idem id., II, § 605 y siguientes.

(4) Idem id., I, § 515, y II, § 763 y siguientes.

(5) Id. id. id., II, § 773.

6.º Respecto de las reglas de la ruta marítima (1) y de las relativas á la navegación fluvial (2);

7.º En lo relativo á la pesca (3).

998. En lo que se refiere particularmente á la defensa de los derechos que puedan tener los particulares sobre la nave, como objeto de propiedad, y los correspondientes á sus causahabientes, y á los actos que pueden ejercerse por ella para atender á las necesidades de la navegación, según ya hemos dicho, es necesario establecer con exactitud los límites del poder de cada soberanía para someter á sus propias leyes las naves extranjeras, para lo cual conviene distinguir exactamente cuáles son las relaciones jurídicas á que debe aplicarse la ley del Estado que cubre la nave con su pabellón, y cuáles aquéllas á que puede aplicarse la *lex rei sitae*.

Así como respecto de las personas se reconoce en ciertas leyes la virtud propia y natural de extender su autoridad fuera de los límites del territorio y poder acompañar por doquiera á la persona, de modo que la soberanía natural rijá con dichas leyes los actos del ciudadano aun en países extranjeros, viéndose en las mismas una especie de estatuto personal que acompaña al individuo por todas partes; y como la aplicación de otras leyes á todos los que se hallan en el territorio y realizan en él algunos actos, se funda en ser éstas necesarias para la seguridad y la prosperidad de la vida social, ó del hecho de la sumisión voluntaria de la persona á las mismas, así deben reputarse las naves en la misma condición jurídica cuando se las considere en sus relaciones con las leyes extranjeras, puesto que, así como aquéllas llevan por doquiera el reflejo del Estado y las acompaña la soberanía de origen en los mares extranjeros, así también es necesario conceder que ésta debe regular con sus leyes los derechos correspondientes á los particulares respecto del buque nacional, sin que pueda considerarse ofendida por esto la independencia de la soberanía territorial extranjera.

Conviene además consignar que la ley nacional del buque constituye, respecto de éste, dentro de los límites que establecemos, una especie de estatuto personal. Dicha ley confiere, en efecto, á la nave su estado-jurídico como tal, y determina las condiciones para la construcción ó la destrucción de la misma, y certifica su identidad, registrándola, mediante actas públicas, con un

(1) Véase este tomo, § 774.

(2) Id. id. id., § 807 á 809.

(3) Id. id. id., §§ 762 y 838.

nombre determinado y con las indicaciones de su clase y tonelaje; la pone en aptitud de navegar, cubriéndola con el pabellón del Estado; reconoce y protege, en fin, la propiedad de la misma. Es, pues, natural que dicha ley continúe rigiendo y protegiendo en todas partes los derechos de propiedad adquiridos, y regulando los que puedan adquirirse sobre aquélla por sus futuros acreedores por suministrarle cuanto necesite para continuar la navegación ó para su conservación.

999. Ahora bien: así como las relaciones primitivas entre la nave y la soberanía se establecen mediante el acta de nacionalidad, así debe reconocerse también que la ley de la nave debe determinarse por esa misma acta. Interesa, pues, en extremo, que se establezca y certifique bien la nacionalidad de cada nave, para lo cual indicaremos ante todo las siguientes reglas:

a) Ningún buque mercante puede pedir la aplicación del derecho internacional si no tiene el de enarbolar la bandera de un Estado, y no ha obtenido el acta de nacionalidad;

b) El establecer las condiciones bajo las cuales pueden obtener los buques el acta de nacionalidad y el derecho de enarbolar la bandera, corresponde á las leyes interiores de cada Estado (1).

(1) Reproduce CALVO en su tratado sobre las leyes de los diversos Estados relativas á la nacionalidad de los buques, § 841 y siguientes, y HALL en el Apéndice II de su obra *Int. Law*, las leyes relativas á la adquisición de la nacionalidad y á los documentos con que debe probarse ésta, y remitimos á ellos al lector. Observaremos, sin embargo, que como las condiciones pueden ser más ó menos rigurosas, según el mayor ó menor desarrollo de la construcción naval, del personal de la Marina y de los recursos materiales de cada país, no puede haber un derecho uniforme respecto de este punto, ni interesa al Derecho internacional que lo haya. Lo que interesa es que el acta de nacionalidad vaya revestida de autenticidad y contenga indicaciones suficientes para poner á salvo los intereses de todos aquellos que puedan tener créditos contra la nave.

Las disposiciones de la ley italiana se hallan contenidas en el tomo II, capítulo III del Código para la Marina mercante, de 24 de Febrero de 1877, puesto en vigor el 7 de Julio del mismo año, y creamos oportuno reproducir aquí el texto de la ley, en lo que se refiere á este punto:

«Art. 39. No podrá considerarse como nacional un buque, ni enarbolar la bandera del Estado, si no va provisto del acta de nacionalidad. Están exentos de esta obligación los barquichuelos y lanchas que ejercen la pesca en las costas del Estado ó están destinados al servicio de los puertos y de las playas. Podrán también estar exentos por disposición del Ministro de Marina, los barquichuelos construídos en el exterior para dedicarlos de un modo permanente á la pesca dentro de los límites territoriales. Toda nave provista del acta de nacionalidad, deberá llevar grabado en su popa, del modo que el reglamento establezca, su nombre y el del Departamento marítimo á que corresponda.

c) Interesa á la vez á todos los Estados subordinar la concesión y el uso del acta de nacionalidad á las condiciones que se consideren indispensables, según el derecho común, para proteger el transporte de los pasajeros y velar por la seguridad de la navegación (1);

d) Ningún buque puede tener más de una nacionalidad, y debe presumirse que quiere conservar la primitiva, mientras no pruebe que ha adquirido otra, ó que ha perdido aquélla por disposición de la ley que le dió el carácter nacional (2), ó por aplicación de las reglas del Derecho internacional vigente (3);

e) Salvo el derecho que tiene toda nave de cambiar su carácter nacional, ninguna soberanía podrá conceder el acta de nacionali-

Art. 40. Para obtener el acta de nacionalidad deberán pertenecer los buques á los ciudadanos del Estado ó á los extranjeros que tengan aquí su domicilio ó su residencia por lo menos durante cinco años. También podrán los extranjeros no domiciliados ni residentes en el Estado participar de la propiedad de los buques nacionales hasta una tercera parte. Para los efectos de este artículo se consideran nacionales la Sociedad colectiva ó en comandita, si alguno de los socios solidarios que da nombre á la razón social es un ciudadano del Estado. Las Sociedades de la misma naturaleza compuestas de extranjeros, pero establecidas y con su principal residencia en el Estado, son asimiladas á los extranjeros domiciliados en el mismo. Las Sociedades anónimas se consideran nacionales si su principal residencia se halla en el Estado y en él celebran sus Asambleas generales. Las sucursales de las Sociedades extranjeras autorizadas por el Gobierno para negociar en el Estado están asimiladas á los extranjeros domiciliados ó residentes en el mismo, con tal que tengan un representante provisto de poderes generales.

Art. 41. Los extranjeros no domiciliados ni residentes durante cinco años que adquieran por cualquier título la propiedad de un buque italiano en una parte que exceda del tercio, deben traspasar en el término de un año, el excedente á persona que tenga las cualidades exigidas por las leyes.»

(Esta disposición se aplica también al italiano propietario que hubiese perdido la ciudadanía italiana, y á la mujer que se casó con un extranjero, y si dichas personas no hiciesen la cesión de la parte que no les está permitido poseer, deberá la autoridad marítima proveer de oficio á la venta.)

(1) Las disposiciones relativas á la construcción de los buques, por lo que se refiere á la capacidad exigida á los constructores navales, y las inspecciones que deben preceder para aceptar el buque como en buen estado para la navegación, deben considerarse como de interés nacional.

(2) Según nuestra ley, el buque puede ser cancelado en la matrícula si por cualquier circunstancia pasase á ser propiedad de un extranjero.

(3) La nave capturada en tiempo de guerra que sea adjudicada al que la capturó, pierde su nacionalidad de origen.

dad, sino á condición de que dicha nave presente un certificado de la autoridad marítima competente, en el que conste que ha dejado aquella bandera (1);

f) Toda nave debe probar su nacionalidad, considerándose al efecto suficiente el acta redactada en forma auténtica, y debidamente legalizada y visada por la autoridad competente del Estado á que pertenezca. Esta acta, suficiente para establecer *prima facie* la nacionalidad del buque, deberá hacer prueba plena, á menos que se probase su falsificación, usurpación, ó uso arbitrario;

g) El acta de nacionalidad deberá contener el nombre de la nave, sus dimensiones y tonelaje, y las indicaciones suficientes para establecer su identidad; el nombre del propietario ó propietarios, especificando la parte de cada uno; la anotación de las enajenaciones ó cesiones de propiedad, de los créditos privilegiados existentes, de las hipotecas, contratos de pignoración ó de cambio marítimo, y cuanto sea necesario para conocer *prima facie* la situación jurídica del buque respecto de los causahabientes del mismo, y las demás indicaciones oportunas para que puedan conocer dicha situación los que tuvieren interés en ello.

Faltando cualquiera de estas cosas, deberán considerarse como nulas y de ningún valor, para los efectos internacionales, las disposiciones de la ley nacional del buque;

h) Son aplicables al buque que tenga una nacionalidad propia y determinada, las leyes del Estado á que pertenezca, en todas las cuestiones relativas á su condición jurídica, á la propiedad, á la traslación de dominio, á las formalidades necesarias para cambiar el carácter nacional primitivo, ó para perderlo, y para determinar la naturaleza y el orden de los derechos adquiridos por los acreedores del buque, y las obligaciones y responsabilidades de sus propietarios, en lo concerniente á la nave y á la expedición, á condición de que dichas leyes no sean contrarias á los principios del derecho público vigentes en el Estado en que se pida su aplicación, ó á las reglas del Derecho internacional.

1.000. Aplicando estos principios, se deduce que debe decidirse de conformidad con la ley nacional de la nave, si ésta puede

(1) Según nuestra ley, no se concede certificado de omisión de bandera á uno que no sea italiano, cuando haya oposición por parte de los acreedores privilegiados. No debe admitirse que el orden de preferencia pueda variar cambiando el carácter nacional de la nave, si han de respetarse los derechos legítimamente adquiridos.

ser vendida, bajo qué condiciones, y qué formalidades son necesarias para que la enajenación ó cesión pueda tener efecto respecto de tercero; mas para decidir, por ejemplo, las consecuencias de la venta entre el propietario y el comprador, lo que se refiere al pago del precio estipulado, á las acciones de garantía, á la consignación del buque y á la toma de posesión del mismo, debe aplicarse la regla general *locus regit actum* (1). De aquí que, si se tratase de un buque italiano, no podría ser válida y eficaz respecto de tercero la enajenación ó cesión total ó parcial del mismo, si no resultase prueba escrita, y no se hubiese trasladado al registro del departamento marítimo en que se hallaba inscrito, ni se hubiera anotado además en el acta de nacionalidad (2).

Cuando no se hubiesen observado estas formalidades y se cuestionase acerca de los derechos del nuevo comprador en concurrencia con otros interesados en el buque, sería contrario á los principios del Derecho internacional que deben regir el ejercicio de los derechos de la soberanía extranjera, querer sujetar dicho buque á la ley del lugar en que se halle, y decidir con arreglo á ella acerca de los derechos de propiedad sobre el mismo. La soberanía territorial no puede aplicar sus leyes propias á los buques extranjeros que se hallen en un puerto del Estado, para determinar por ellas los derechos legítimamente adquiridos por particulares, antes bien deben reconocerse aquellas leyes que regulan la nave, aun cuando ésta se halle en un puerto extranjero, y que deben considerarse respecto de ella como las leyes personales respecto de la persona.

1.001. No estuvieron, pues, acertados los Tribunales de la Luisiana al juzgar acerca de los derechos adquiridos por uno que había comprado en Boston un buque perteneciente por su nacionalidad al Massachussets, — y que había sido vendido con arreglo á las leyes de aquel Estado, — y al aplicar las leyes propias para decidir si la venta podía ó no considerarse perfecta, y si los derechos del nuevo propietario debían ser reconocidos en concu-

(1) LYON CAEN, *Etude de Droit international privé maritime*, en el *Journ. de Droit intern. privé*, 1877, pág. 479.

(2) Véase el nuevo Código de Comercio, art. 475. Nuestro legislador ha provisto eficazmente á la tutela de los intereses de tercero, disponiendo que la venta no pueda producir efecto alguno respecto á éste, si no se ha transcrito á los registros de la oficina marítima en que la nave se hallaba inscrita y á los del consulado en el exterior, que transmitirá copia auténtica de ello á dicha oficina; pero ni en uno ni en otro caso podrá recibir ni transcribir la escritura de enajenación sin haber presentado previamente el acta de nacionalidad, y anotado en ella la venta con la indicación de si el vendedor ha recibido todo ó parte del precio. Artículo citado.

rrencia con los de un ciudadano de la Luisiana, que había secuestrado el buque en un puerto de este Estado contra el primer propietario, resolvieron que así como la ley de la Luisiana no consideraba perfecta la venta sino cuando había seguido á ella la entrega material del buque, no podía considerarse tal la realizada en Boston por faltar la entrega, siendo así que, según las leyes del Massachussets, no es ésta indispensable. Todo el fundamento de su decisión se resume en estos términos: cuando las leyes de dos países sean diversas y sobrevenga un conflicto de interés entre los ciudadanos de ambos Estados, debe prevalecer la ley del lugar del litigio, porque el principio de cortesía internacional, por el que se admite la autoridad de las leyes extranjeras, sólo debe ser aplicable cuando el Estado ó sus ciudadanos no sufran por ello perjuicio alguno (1).

Ya hemos demostrado que el reconocimiento de la autoridad de las leyes extranjeras no es un acto de mera cortesía entre dos soberanías, sino una verdadera obligación jurídica.

1.002. Deben considerarse, por tanto, contrarias á los principios del Derecho internacional las máximas sancionadas por la jurisprudencia francesa. Los Tribunales de esta nación han admitido como regla que á los buques extranjeros que se hallen en los puertos franceses deben aplicarse las disposiciones de las leyes francesas, no solo para decidir acerca de los derechos que han nacido después que dichos buques han entrado en las aguas territoriales de Francia, sino también respecto de los derechos adquiridos por un tercero en países extraños sobre buques también extranjeros; de modo que, en el conflicto de derechos entre franceses y extranjeros interesados en la nave, no puede reconocerse en Francia ningún derecho de estos últimos, por más que se hubiese adquirido legítimamente con arreglo á las leyes nacionales del buque, sino bajo la condición de haberse adquirido observando las formalidades prescritas por la ley francesa y en conformidad con la misma; doctrina injustificable y que es un verdadero contrario sentido jurídico, porque atribuye á la soberanía francesa el poder anormal de regir con sus leyes los derechos adquiridos por extranjeros sobre buques que también lo sean.

El Tribunal de casación de este país formuló esta peregrina teoría en su sentencia de 19 de Marzo de 1872: «Los buques mercantes, dice, propiedad de un extranjero, por más que estén ma-

(1) V. CLUNET, *Journ. de Droit international privé*, 1876, pág. 129.