

tricolados en un puerto extranjero, deben estar sometidos á la ley francesa si se hallan en un puerto francés en el momento del secuestro ó de la venta. Por consecuencia, la hipoteca ó *mortgage* con que esté gravado, aun con arreglo á las formas y condiciones de la ley inglesa, durante la permanencia anterior del buque en su puerto de matrícula en Inglaterra, es considerada como nula por los Tribunales franceses.

«Los Tribunales franceses deben hacer que se respeten, con arreglo al principio establecido en el artículo 1.134 del Código civil, los convenios hechos en país extranjero, aun cuando no se hayan verificado con las formalidades que prescribe la ley francesa; pero no sucede lo mismo en lo que concierne á los derechos reales conferidos por estos convenios; los acreedores no están obligados á reconocerlos sino cuando el deudor los ha conferido de conformidad con las leyes francesas.

¿A qué se reduciría el crédito marítimo y la seguridad de los contratos que se refieran á buques, si se elevase á regla de Derecho internacional esta doctrina del Tribunal de Casación de Francia? Los acreedores extranjeros que hubiesen adquirido derechos sobre un buque con arreglo á la ley del departamento marítimo á cuya matrícula perteneciese la nave, no estarían seguros confiando en las garantías legales establecidas por la ley del Estado de donde el buque proceda, sino que deberían acomodarse á las leyes de todos los países marítimos, si cada soberanía pudiese aplicar después sus prescripciones legales para decidir acerca de los derechos adquiridos sobre el buque durante su permanencia en el puerto donde existe su matrícula (1).

Era natural que todos los demás Tribunales franceses siguiesen este mismo camino. El Tribunal de Comercio del Havre y el Tribunal de Rouen (2), llamados á decidir acerca de los derechos de propiedad adquiridos en Inglaterra por ingleses sobre un buque inglés, el *Colstrup*, fallaron que debía aplicarse la ley francesa para apreciar la eficacia de la venta, solo porque dicho buque se hallaba en los puertos franceses mientras se discutía respecto del derecho del propietario en concurrencia con los que correspondían á un acreedor francés que había verificado su secuestro, conclu-

(1) Cas. 19 Marzo 1872, Craven y Cons. contra una sentencia del Tribunal de Caen de 12 de Julio de 1870, reproducida en el *Journal du Droit international privé*, 1874, pág. 31.

(2) Trib. de Comercio del Havre, 14 Agosto 1877, Rouen 31 de Julio de 1876; SIREY, 1877, 2, 129, y la importante nota puesta por LYON CAEN.

yendo que no podían reconocerse los derechos del propietario, porque la venta no se había inscrito en el acta de nacionalidad según disponen las leyes francesas. Pero si la venta se había hecho en Inglaterra, si se trataba de un buque inglés, ¿cómo podía pretenderse que el comprador inglés necesitase observar las disposiciones de la ley francesa para que fuese eficaz su compra, siendo así que observó, como debía, las formalidades prescritas por la ley inglesa, y adquirió su título perfecto como propietario antes de que el buque llegase á las aguas territoriales francesas y cayese bajo el dominio de aquella ley?

Al criticar Lyon-Caen esta decisión, la halla contraria á todos los principios. Aun cuando quisiese aplicarse á las naves la *lex rei sitae*, no podría llegarse á la aplicación de la ley del lugar en que se hallan en el momento en que comience el litigio para decidir derechos anteriormente adquiridos (1).

Mejor decisión fué la del Tribunal de Luisiana, que llamado á juzgar acerca de la hipoteca consentida en el Estado del Maine, la admitió porque resultó de las pruebas que el derecho había sido válidamente adquirido con arreglo á la ley del lugar del contrato, y, como observó el Tribunal, el título del acreedor hipotecario era perfecto antes de que el buque abandonase las aguas del Maine para ir á las de Luisiana (2).

1.003. Concluimos, pues, de aquí, que según los justos principios del derecho internacional, debe cada soberanía reconocer la autoridad de las leyes nacionales relativas á los buques, en todo lo que se refiera á su propiedad y á la constitución de prenda ó hipoteca, aun para la eficacia de la traslación total ó parcial de dominio, respecto á los propios ciudadanos interesados en la nave, siempre que dichas leyes no se hallen en oposición con el derecho público territorial ó con el derecho social.

(1) Véase el artículo citado en el *Journal de Droit international privé* y nuestra obra *Derecho internacional privado*, § 220, y la *De la quiebra según el derecho internacional privado*, Pisa, 1873, pág. 111.

Confr. las sentencias citadas del Tribunal de Caen, 12 de Julio 1870, *Journ. du Pal.*, 1871, 269, y Cas. franc., 19 de Marzo 1872, en el mismo, pág. 560, en las cuales no se reconoce la eficacia de una prenda sobre un buque inglés, constituida válidamente con arreglo á las leyes inglesas.

No dejaremos de notar que el Tribunal de Comercio de Hontleux había enunciado el principio justo, diciendo que «la validez del compromiso contraído en Inglaterra entre ingleses, con arreglo á la facultad que les da la ley inglesa, debía respetarse por sus derechohabientes y sus acreedores»; 9 Abril 1870, *Journ. du Pal.*, 1871, pág. 263, y las observaciones de Mr. LABRÉ, *Sirey*, 1871, II, 57.

(2) CLUNET, *Journal de Droit international privé*, 1876, pág. 121.

Mas para aclarar esta reserva, debemos observar que, si la ley extranjera, cuando se trata de los derechos de los interesados en la nave, no proveyese después lo conveniente para colocar á los terceros en condiciones de conocer la situación jurídica de aquélla y los créditos y preferencias adquiridas, no podría pedirse aplicación de semejante ley, pues sería contrario al derecho social reconocer la autoridad de una ley extranjera, si ésta no establece las prescripciones convenientes para evitar el fraude con la publicidad de los derechos adquiridos en virtud de sus disposiciones, y hacer imposibles las sorpresas con perjuicio de terceros, poniendo á éstos en condición de conocer ó de poder conocer, por las cartas de á bordo, la situación jurídica del buque respecto de sus propietarios y causahabientes (1).

Por otra parte, como ninguna soberanía debe permitir que los buques extranjeros puedan invocar la *lex rei sitae* y acomodarse á ésta para derogar su ley nacional, empeorando la condición de aquellos que, bajo la garantía de dicha ley, hubiesen adquirido derechos sobre ellos, dedúcese que, si según el estatuto nacional del buque no fuese permitido constituirlo en prenda ó hipoteca, no debería tampoco permitirse á una nave extranjera poder referirse á la *lex rei sitae* para constituir válidamente aquellas garantías.

En esto encontramos exacta la teoría sancionada por el Tribunal de Rennes á propósito de una hipoteca (*mortgage*) constituida en Inglaterra por un francés en favor de otro antes de haberse promulgado en Francia la ley sobre las hipotecas marítimas (2). El Tribunal anuló con razón la hipoteca, porque aquella no podía constituirse de un modo contrario á lo que disponía la ley francesa (3).

1.004. En lo que se refiere al orden de los créditos adquiridos sobre el buque, admitida la regla de que debe ser única la ley á que haya de considerarse sujeto aquél en cuanto concierne á la

(1) En el litigio seguido ante los Tribunales franceses respecto del buque inglés faltaba la anotación en el acta de nacionalidad; pero según la ley inglesa de 1854, las constituciones de prenda (*mortgage*) deben inscribirse bajo pena de nulidad en el registro de la aduana del puerto á cuya matrícula corresponda el buque. Por esto, el acta de nacionalidad lleva la anotación de que ésta no constituye título para comprobar las hipotecas sobre las naves.

(2) Promulgada el 22 de Diciembre de 1874.

(3) Rennes, 14 Abril 1875, *EL GALLES, Journ. de Droit intern. priv.*, 1875, página 437.

propiedad, enajenación ó cesión total ó parcial de la propiedad ó del uso de la nave, y que esta ley única debe ser la ley nacional del buque, es natural que para el orden y prelación de los créditos adquiridos haya que referirse á dicha ley. Si se admitiese un principio distinto, los derechos legítimamente adquiridos con ciertas garantías sancionadas por la ley, podían quedar perjudicados cuando la nave se trasladase á otro lugar.

Por otra parte, habiendo establecido como principio que los créditos adquiridos deben resultar de prueba escrita y ser anotados en el acta de nacionalidad, es claro que no podrá temerse perjuicio alguno para aquellos que hubiesen celebrado contratos relativos al buque mientras estuviesen en situación de conocer la condición jurídica del mismo, examinando el acta de nacionalidad y los documentos existentes á bordo.

1.005. Finalmente, en lo que se refiere á la responsabilidad del propietario ó propietarios del buque, es natural que, según la ley bajo que nace la obligación personal, así debe determinarse la extensión y extinción de la obligación misma. Salvando, pues, el principio de derecho internacional, que dice que aquellos á quienes está confiado el mando del buque deben estar obligados á responder de lo que éste haga, según la ley bajo la cual nace su responsabilidad personal aun en aquello que al buque mismo y á la expedición se refiere, no deberá dudarse, en lo que respecta al propietario, que éste no puede ser obligado á responder de todo lo referente á aquél y á la expedición, sino en los casos y límites establecidos por la ley nacional bajo la que su obligación tuvo origen. Esta es la razón porque, si se tratase de un buque italiano, el derecho de quedar libre de responsabilidad mediante su abandono y el del flete, en los casos y dentro de los límites establecidos por nuestras leyes, deberá ser reconocido como una justa aplicación de los principios del Derecho internacional.

1.006. Resumiendo los principios expuestos, proponemos, pues, las siguientes reglas:

a) Todas las cuestiones referentes á la propiedad de una nave, la traslación de dominio, las formalidades exigidas para la validez y para la eficacia de aquella entre las partes respecto de tercero, deben decidirse de conformidad con la ley del Estado á que la nave corresponda, por haberse ésta inscrito y registrado en uno de los departamentos marítimos de dicho Estado después de su construcción;

b) Los derechos reales que pueden adquirirse por terceros so-

bre la nave y el orden de prelación de los mismos, deben regirse por la misma ley, la cual deberá regular también las formalidades exigidas para la adquisición eficaz y para la conservación de aquellos, así como su extensión;

c) Con arreglo á la ley nacional de la nave, deberá decidirse también si ésta puede ser objeto de hipoteca ó de prenda, y determinar las formalidades exigidas para la eficacia de estos contratos, el grado, los efectos y cuanto concierne á las condiciones de la validez, duración y extinción de dichos derechos de hipoteca y prenda;

d) Cuando la hipoteca haya sido inscrita válidamente con arreglo á la ley nacional del buque, podrá procederse á los actos de ejecución forzosa en cualquier lugar en donde aquél se halle, aunque en él no esté reconocida por la ley la hipoteca naval, y no será necesario que para las formalidades de la inscripción se hayan observado las disposiciones de la ley del lugar en que se procede á la ejecución, siendo solo aplicable en lo concerniente á los actos del procedimiento ejecutivo;

e) La ley nacional del buque no deberá reconocerse si de su reconocimiento resultase alguna ofensa para el derecho social ó el orden público;

f) El capitán deberá responder personalmente de todas las culpas y faltas cometidas en el ejercicio de sus funciones. Los propietarios del buque estarán, sin embargo, obligados á responder de los actos del capitán;

g) La extensión de la responsabilidad de los propietarios de la nave por los actos del capitán respecto de los terceros y entre sí, deberá determinarse con arreglo á la ley nacional del buque (1).

1.007. Pasemos ahora á exponer las relaciones del buque extranjero con la soberanía territorial, y las reglas según las cuales serán aplicables al mismo las leyes del Estado en cuyos dominios se encuentre.

Ya hemos dicho cuándo y cómo son las leyes penales y las de policía y seguridad aplicables á los buques extranjeros que se hallen en las aguas territoriales (2); pero lo son además las que re-

(1) Con arreglo á la ley italiana, no es solidaria la responsabilidad de los copropietarios por los actos del capitán, sino proporcional á lo que cada cual posea en la propiedad del buque.

(2) Véase el t. I, § 525 y sig. En el reglamento para el servicio de los Guardias de Hacienda (Carabineros) se establecen las reglas para la vigilancia del mar territorial, art. 44. Véase el reglamento de 26 de Marzo de 1882.

gulan el ejercicio de los derechos correspondientes á los particulares, relativamente al buque y á la expedición, y que nacen, ó de hechos accidentales ocurridos en el arribo, ó de la aplicación de los principios generales del derecho internacional.

Conviene observar, en efecto, que respecto de los intereses generales del comercio, debe cada soberanía, dentro de los límites antes expuestos, reconocer en su propio territorio la eficacia de las leyes nacionales del buque; pero en todo lo demás, deben quedar á salvo los derechos de la soberanía territorial y su independencia política de manera que aquella pueda aplicar las propias leyes á los buques extranjeros, del mismo modo que las aplica á cualquier objeto de propiedad perteneciente á los individuos de otros países.

1.008. Las autoridades locales podrán, pues, autorizar, por ejemplo, el secuestro del buque extranjero á petición de un acreedor nacional ó extraño, en la misma forma y con las mismas condiciones que cualquier otro objeto de valor perteneciente á los extranjeros, que se halle en territorio del Estado, y respecto del cual se pidiese esta medida (1).

Está, por tanto, en las atribuciones de la autoridad territorial que hubiese decretado el secuestro del buque, el decretar además todas las providencias necesarias para su conservación y custodia, y si llegase el caso de despedir á la tripulación, no podría considerarse esta medida como contraria al Derecho internacional, si en las mismas circunstancias de causa y juicio hubiese podido decretarse respecto de un buque nacional la misma providencia. Tampoco podría impugnarse el derecho á impedir la partida del buque, notificando á la autoridad marítima que hubiese de visar el permiso de salida el decreto legal del secuestro. Las reclamaciones de la autoridad consular del Estado á que pertenezca el buque, no podrán sustraer éste á la jurisdicción territorial respecto de todas las medidas que pudiesen reclamar los interesados de conformidad con la *lex rei sitae*, aun cuando tales medidas pudiesen considerarse á primera vista como provocadas sin justo título. La autoridad que hubiese decretado el secuestro, debe proteger los derechos de los causahabientes sobre el buque por las indemniza-

(1) Confr. Bruselas, 18 Julio de 1870 (*Pasicr. belge*), 1871, II, 159 y la nota; ROGER, *Saisie-arret*, segunda edición, núm. 156.—París, 19 Enero de 1850; DALLOZ, 1851, II, 125, y Bruselas, 14 Diciembre 1871, en el *Journ. cit.*, 1874, pág. 83.

ciones que pudiesen pedir en caso que se declarase nulo ó injusto el secuestro; pero como las autoridades administrativas no pueden juzgar del valor de los títulos de los acreedores que pidan el secuestro, y como, por otra parte, no puede sustraerse la nave al imperio de la *lex rei sitae*, por esto deberá someterse la cuestión á la jurisdicción competente para decidir acerca de la validez del mencionado secuestro.

1.009. La ley territorial es la que debe determinar si el capitán está ó no obligado á entregar el mando del buque á un piloto local para las consecuencias jurídicas que puedan derivarse de la violación de la ley que imponga el pilotaje obligatorio, y para la responsabilidad del capitán respecto de los interesados.

Debemos notar, sin embargo, acerca del pilotaje obligatorio, que, cuando con arreglo á la ley de un Estado se imponga á los navegantes extranjeros la obligación de servirse de piloto local, y no se haya provisto al mismo tiempo á regular la responsabilidad del piloto por las faltas cometidas por él en el ejercicio de sus funciones, y al resarcimiento de los daños por él ocasionados, podría surgir la cuestión de si el Estado debía estar obligado á responder por sí mismo, y se debería en tal caso decidir con arreglo á los principios del derecho internacional todo lo concerniente á la responsabilidad del Estado para la indemnización de los daños ocasionados por el piloto que hubiese sido impuesto.

Según los principios generales, debería admitirse, en efecto, que, cuando la ley imponga al propietario del buque un piloto, no podrá considerarse éste como un empleado del propietario, sino como un agente impuesto por dicha ley, y, por consiguiente, no deberá obligarse al mencionado propietario á responder, respecto de tercero, de los daños que pudieran sobrevenir por descuido ó impericia de dicho piloto. De aquí que, si la ley que impone la obligación del pilotaje no dispusiera lo conveniente para que las partes perjudicadas puedan ser indemnizadas de los daños que por culpa de aquél sobreviniesen, y á librar de esta responsabilidad al propietario del buque, habría llegado el caso de pedir al Estado mismo la indemnización correspondiente, de conformidad con los principios anteriormente expuestos acerca de la responsabilidad del Estado por culpa de sus agentes.

En este caso no sería una razón decisiva la de aducir que si la ley territorial sobre el pilotaje obligatorio no libra al propietario del buque de toda responsabilidad, no puede considerársele como exento de ella; porque esta ley no puede modificar los principios

del derecho de gentes, según los cuales no puede admitirse que la soberanía territorial pueda imponer un piloto, y declarar al mismo tiempo que el propietario del buque sea responsable de los daños ocasionados por causa del piloto que se le impone (1).

Es necesario, sin embargo, distinguir siempre cuidadosamente, con arreglo á los principios generales del derecho, las relaciones en que pueda hallarse el capitán del buque con el piloto que la ley ó el reglamento le impongan, para decidir si la responsabilidad del capitán ó del armador debe considerarse como excepcionalmente disminuida ó absorbida completamente por la del piloto que se encarga de la dirección del buque; lo cual interesa mucho establecer bien para decidir luego la responsabilidad correspondiente al uno ó al otro por los daños que pueda ocasionar un abordaje por parte del buque de que se trata.

Todo depende de la disposición de la ley ó del reglamento, y conviene examinarlos atentamente. Si la ley ó el reglamento no sólo imponen al capitán el piloto, sino que disponen al mismo tiempo que aquél debe ceder á éste la dirección y el mando del buque, es evidente que debe considerarse necesariamente exentos de responsabilidad al capitán y al armador, y que ésta debe pesar sobre el que impone el piloto, pues éste sustituye á la persona legalmente responsable, y él sólo debe serlo respecto de los terceros. Si en tal caso la soberanía no hubiese puesto á salvo de un modo conveniente los intereses de tercero, debe ser el Estado mismo el responsable.

Si el piloto fuese impuesto sólo como un consejero experto, pero sin sustituir al capitán en el mando y dirección del buque, no quedará exento de responsabilidad, ni recaerá toda ésta sobre el piloto ó quien se lo hubiese impuesto. Dicho piloto será responsable para con el capitán de todas aquellas indicaciones falsas acerca del rumbo, y de los errores que se refieran al perfecto cono-

(1) No todas las leyes eximen al propietario de la nave por los daños ocasionados por el pilotaje obligatorio. Véase FIELD, *Intern. Cod.*, § 383, y la ley de comercio general alemana, parte VIII, § 740, que, según refiere FIELD, dispone que el tener un piloto á bordo no exime de responsabilidad.

El propietario se exime algunas veces, según el Acta sobre la Marina mercante inglesa, 1854, art. 388 (17 y 18 *Victoria*, c. 104).

La ley italiana ha resuelto perfectamente esta cuestión. Nuestro Código de Marina dispone en su art. 198 que los pilotos deben prestar caución por la suma que el reglamento determine, y el artículo siguiente dispone que «el Cuerpo de los pilotos será responsable hasta donde alcance la caución por los daños ocasionados por la impericia y negligencia del piloto, salvo los derechos ulteriores contra este último».

cimiento de los lugares; mas para hacer responsable en tal caso al que hubiese impuesto el práctico, debería probarse que el daño había sido consecuencia necesaria de la indicación falsa, y que hay también culpa por parte del que impuso el piloto. Debe, en efecto, admitirse la obligación tácita de proporcionar pilotos fieles y expertos, y pudiera llegar caso en que la Administración fuese responsable de los daños, si por medio de sus leyes no hubiese atendido convenientemente á llenar bien el compromiso tácito que asume con los barcos que navegan en sus aguas (1).

1.010. En lo que se refiere á las formalidades que en ciertos casos deben llenarse para poner á salvo los intereses de tercero, es necesario atenerse á cuanto dispone la *lex rei sitae* en todo aquello á que no se hubiese provisto mediante convenios ó tratados de navegación y de comercio estipulados entre dos Estados. Esto debe decirse, por ejemplo, de las declaraciones que hayan de hacerse para comprobar los incidentes ocurridos durante la navegación, y todas las consecuencias que de ellos puedan derivarse respecto á los terceros interesados en el reparto de las averías comunes (2).

A esto proveen ordinariamente los tratados internacionales. Cuando éstos existen, conviene observar las leyes en ellos establecidas; pero si no existiesen, será necesario observar las prescripciones de la ley territorial.

La *lex rei sitae* debe, pues, aplicarse á ciertos incidentes de la navegación en las aguas territoriales, como sucede, por ejemplo, en lo relativo á los gastos que pudieran ocurrir en caso de arribada forzosa, de abordaje y de naufragio, salvo siempre los convenios especiales hechos por medio de los tratados (3).

(1) Véase, respecto de este punto, el capítulo único, *De las obligaciones convencionales*.—Confróntese SMITH, *Merc. Law*, octava edición, página 309, —*Analytical Digest of Law Reports*, 1865 á 70, por STORX, *Pilotaje*, pág. 555 y siguientes.—DALLOZ, *Droit maritime*.

(2) Véanse en el Código de la Marina italiana los arts. 115 á 117.

(3) La regla para declarar, en caso de naufragio ó de peligro, la asistencia obligatoria por parte de las autoridades locales y sin derecho á la indemnización extraordinaria, ha sido generalmente aceptada por el derecho convencional. En el convenio entre Francia é Inglaterra para liquidar los gastos por el salvamento de los buques naufragos, de 16 de Junio de 1879, se equiparan las naves extranjeras á las nacionales en el pago de dichos gastos.

ÍNDICE

PARTE ESPECIAL

(División primera, libro primero)

(Continuación).

SECCIÓN SEGUNDA

DE LOS DEBERES INTERNACIONALES DE LOS ESTADOS

Páginas

551. Objeto de esta sección.—552. División de la misma..... 5

CAPITULO PRIMERO

Del deber de no intervención y del de intervención.

553. El deber de no intervención da origen á muchas disputas.—
554. Definición de la intervención según los publicistas italianos.—555. Nuestra opinión.—556. Es distinta de la mediación.—557. Algunos consideran como absoluto el deber de no intervención.—558. Otros hacen muchas excepciones.—559. Nuestras observaciones.—560. Estúdiense mejor los argumentos.—561. Máxima general.—562. Los actos arbitrarios no son derechos de soberanía interna.—563. Ejemplos.—564. Regla.—565. Aplicaciones. Excepciones al derecho de no intervención según Phillimore.—566. Heffter.—567. Rossi.—568. Chateaubriand.—569. Arntz.—570. Observaciones críticas.—571. Se confirma de nuevo que el asunto se ha estudiado mejor.—572. Se prueba con ejemplos la contradicción de la teoría contraria.—573. No era otro el pensamiento de las potencias aliadas.—574. Máximas generales.—575. Si el ser autorizada por el Estado puede hacer lícita la intervención.—576. Si los tratados concordados pueden legitimar la intervención.—577. Son contrarios los precedentes históricos.—578. Teoría inglesa del Ministerio Kanning.—579. Observaciones.—580. Si es lícito intervenir para apaciguar la guerra civil.—581. Conclusiones.—582. Cuándo podrá ser lícita la intervención.—583. Máximas generales.—584. Se confirma la