

cuando la ley del lugar donde deba verificarse la aceptación ó el pago, no impongan la obligación de protestar, ó no haya establecida ninguna forma para efectuar el protesto, siendo que lo exija la ley del país de la emisión del documento. Parece que el protesto deberá hacerse cuando no lo prohíba la ley local, y que valdrá la forma auténtica prescrita para los casos que lo requieran.

290. La aceptación por intervención es el cuasi-contrato de *negotiorum gestorum* entre aceptante y girador y sigue las reglas de él; pero respecto del portador, como el interventor se sustituye en lugar del girado, debe protestar la letra segunda vez por la falta de pago, cuando lo exijan las leyes del girador para conservar sus derechos, si bien se hará en la forma que lo permita la ley de donde el protesto se verifique.

291. Por lo dicho anteriormente se infiere que los derechos y obligaciones de los endosantes no son idénticos en todas partes respecto de una misma letra, sino que varían según las leyes de los países en que los contratos se forman. De modo que todos los endosantes que hayan firmado su inscripción donde su obligación sea solidaria con todas las de los anteriores, podrán ser exigidos; y viceversa, en caso contrario. Lo mismo debe decirse para saber si los firmantes pueden ser demandados á la vez ó alternativamente y en qué orden, pues todo esto depende de la ley que rija la inscripción, y no de la del primitivo girador. Preciso es tener presente, además, que los derechos adquiridos en cada país, no dependen solamente de la ley de ese país, sino que están subordinados á la ley del lugar donde el obligado contrajo su obligación. Esta salvedad nos ahorrará el trabajo de entrar en el pormenor de muchos casos aislados, como lo hace Fiore, porque todos obedecen al principio sentado; pero lo aclararé con un ejemplo. Supongamos una letra de cambio expedida en un país que admita la solidaridad de los endosantes con el girador, y endosada en otro, donde no se admita: el tenedor tendrá la acción solidaria contra los suscritores de las inscripciones hechas en el primero, y no contra los del segundo; y aunque algún en-

dosatario haya adquirido sus derechos en nación que admita la mancomunidad, no tendrá acción contra los firmantes de países donde no se admita, porque *su derecho está subordinado á la ley del lugar donde cada obligado contrajo su obligación*, que es el principio enunciado arriba.

Los que siguen el sistema cambiario francés, se complican mucho en la solución de tales cuestiones, como sucede á Fiore, porque la simple cesión no puede pasar más allá de los derechos adquiridos primitivamente por el tenedor; de manera que, creada la letra sin acción solidaria, ó sin derecho para acumular recambios, aunque se endose donde tales derechos se concedan, no se transmiten ni se producen derechos de solidaridad ó de acumulación de recambios.

292. También es debatible el punto siguiente: Si un documento no es endosable en el punto donde se cría, pero, sin embargo, se endosa y pasa á otro lugar donde sería endosable, se pregunta si produce acción para demandar en este último punto. A pesar de que la regla general es que los contratos surtan su efecto conforme á la ley del Estado donde se celebran, se ha decidido en Nueva York que el endosatario tiene acción judicial en donde el documento es endosable, porque allí tiene ejecución ese contrato.¹

CAPITULO IV.

Derecho Marítimo.

293. Como el Derecho Marítimo contiene casi únicamente disposiciones del orden administrativo que sólo afectan intereses públicos, los conflictos á que da lugar no son objeto del Derecho Internacional Privado; pero hay algunas de estas disposiciones que producen obligaciones de individuo á individuo, y otras que sólo afectan intereses privados. Tales son, entre las primeras, las que se ocupan de abordajes, pilotajes,

¹ Story, Conflict of Law, § 357.

etc.; y entre las segundas, las relativas al comercio marítimo.

Hay monografías y estudios especiales, no sólo sobre los conflictos á que da lugar en general el comercio marítimo,¹ sino hasta sobre algunos de ellos en particular² que se prestan á un desarrollo considerable de cada una de las materias de que se ocupan. Pero aquí sólo tomamos en cuenta aquello más prominente, para poner en camino de la resolución de las cuestiones de este género, como se ha hecho en lo que precede, sobre materias que demandan una dedicación especial.

294. Los navíos y toda clase de embarcaciones son bienes muebles, según el Derecho Civil de casi todas las naciones civilizadas,³ á pesar de que en el Internacional Público tienen la consideración de partes del territorio de la nación á que pertenecen. En casi todos los códigos se dan reglas especiales para su enajenación, como es la de copiar en registros determinados⁴ los contratos de venta, y son susceptibles de hipoteca y gravámenes reales, á semejanza de las fincas.

Con este motivo se originan serias cuestiones, entrando en ellas un elemento nuevo: *la ley de la bandera*, pues desde luego se disputa si ésta ó la de la situación es aplicable á los navíos, por lo relativo á los derechos de propiedad y posesión.

La Corte francesa de Casación declaró en 19 de marzo de 1872, que las ventas é hipotecas hechas en puerto extranjero, sin observar la ley francesa, no debían ser obstáculo para el embargo y remate de un buque á beneficio de acreedor francés.⁵

¹ Lyon-Caen, Etudes de droit international privé maritime. París, 1883.—Esperson, Giurisdizione internazionale marittima.—Milán, 1877, etc.

² Edmond Story Maskelyne, Pilotage.—Molengraaff, Etude sur le contrat d'affrètement, etc.

³ Cód. civ. del Distrito, art. 691.—Cód. de com. fran., art. 190.—Cód. di com. ital., art. 480, Cód. Mer. Mej., art. 664.

⁴ Cód. de com. mej., arts. 21 y 641.—Cód. di com. ital., art. 483.—Cód. de com. fran., art. 192.

⁵ La ley de 10 de julio de 1885 establece la jurisprudencia francesa sobre hipotecas marítimas y reconoce las inscritas en los registros de puerto extranjero sobre buques de otra nacionalidad que adquieran después la francesa.

Pero si esta resolución se elevase á la categoría de doctrina de Derecho Internacional, ¿á qué se reduciría la buena fe del comercio entre súbditos de diversas potencias? Todo el mundo está interesado en que se respeten los justos derechos adquiridos, y todas las naciones han establecido reglas para la traslación del dominio de las naves, su hipoteca y demás responsabilidades reales; lo que prueba, dice Fiore,¹ que suponen que deben respetarse y que tienen derecho de expedirlas. Es, además, un interés de todos los que contratan con los dueños de naves y los encargados de ellas, saber que sus derechos son verdaderos, firmes y no expuestos á todos los cambios que tenga el buque á lugares donde se observe una ley diferente. No se les puede aplicar el estatuto real como á las cosas raíces, porque en realidad no lo son, ya que su destino es precisamente trasladarse de continuo, no sólo de un punto á otro en el mismo territorio, sino pasando por diversos países y jurisdicciones.

295. La regla general hoy admitida comunmente y defendida por los escritores de prestigio, es que, por lo que ve á los derechos privados reales adquiridos sobre la nave y á las responsabilidades á que está afecta, valga la ley del *pabellón*, es decir, la de la nacionalidad del buque.²

Se percibe desde luego la importancia de establecer, antes de pasar adelante, algunas reglas para reconocer esa nacionalidad, así como la de los individuos, bien que esta materia se roce íntimamente con el Derecho Público.

296. Todo Estado puede confiar su pabellón y conferir su nacionalidad á buques mercantes, mediante las condiciones que él mismo establezca; pero la autorización respectiva debe constar en lo que se llama *acta de navegación*, autenticada con las firmas y sellos de las autoridades destinadas al efecto, y que en caso de duda pueden reconocerse y legalizarse por los cónsules y agentes diplomáticos de la nación á que el navío

¹ Diritto Int. Pub., edición de 1884. Tomo II, número 1,038.

² Véase Fiore, obra citada, tom. II, cap. 10, y Lyon-Caen, Journal de Droit Int. Priv., an. 1878, pág. 479.

aparente pertenecer, residentes en el lugar donde la duda se suscite. En esta acta debe hacerse referencia de los propietarios del buque y de sus responsabilidades reales por medio de anotaciones, así como de su nombre y porte, para comprobar su identidad. Los servicios hechos á la nave y otras obligaciones que de un modo indirecto ó mediato tienen preferencia para ser cubiertas con el precio de su venta, deben constar en los libros y demás documentos que con arreglo á las leyes del pabellón están obligados á llevar los oficiales del navío.

297. *Prima facie* debe estimarse la nacionalidad y propiedad de un buque, como se deduzca de sus papeles de mar, salvo prueba en contrario; pues para adquirir una nueva nacionalidad y perderse la propiedad primitiva, se necesita que sea conforme á las leyes de la nación á que el barco perteneció primeramente.

Calvo¹ pormenoriza los diversos modos de adquirir la nacionalidad, ó sea las condiciones que se exigen en la mayor parte de los Estados civilizados, para permitir el uso de la bandera é impartir la protección consiguiente.

298. Despejada esta base de la jurisprudencia marítima, que Fiore equipara justamente á la nacionalidad personal, se conoce la ley á que debe sujetarse el buque por lo tocante á sus relaciones que tienen alguna analogía con las personales, como son: una especie de estado jurídico, las reglas para su construcción, los derechos de propiedad que sobre ella se tengan y los que se adquieran por haberla reparado ó suministrádole algunos servicios, bajo la condición, empero, de que todo ello no sea opuesto al Derecho Público del lugar donde se haga la aplicación.²

299. Pero por lo relativo á las obligaciones personales entre comprador y vendedor, ó por cualquiera otro contrato que tenga por objeto la nave ó sus servicios, y que no produzca consecuencias trascendentes á terceros que puedan reclamar

¹ Derecho Internacional, §841.

² Fiore, Derecho Internacional Público, núms. 1,040 y 1,041.

la observancia de las leyes del pabellón, debe obsequiarse la *lex loci contractus*, ó aquellas de que hemos hecho referencia al hablar de obligaciones.

300. No me ocupo aquí de los contratos de flete y arrendamiento de buques, de préstamos á la gruesa y de seguros marítimos, porque con lo dicho en otras partes y lo que aquí se apunta, ya se tienen algunos elementos para resolver las cuestiones relativas á ellos.

301. Huelga decir que por lo concerniente á los hechos que se rozan con el interés público, con el Derecho administrativo y Penal de la nación en cuyas aguas se halla la nave, no se puede declinar la jurisdicción territorial, en la medida que esos mismos públicos intereses lo demanden. La Suprema Corte de Justicia mejicana, en la causa Antori, año de 1876, ha decidido que no tenían que inmiscuirse los tribunales del país en la averiguación y castigo de los delitos cometidos á bordo de un buque extranjero por nacionales de su bandera, sin trastorno del orden público del puerto, ni trascendencia á los intereses que están bajo la vigilancia y garantía de la autoridad.

Pero los tribunales del país donde la embarcación se encuentra, pueden mandar hacer el secuestro de ella, siguiendo los trámites del lugar del fuero y con arreglo á sus propias leyes, por ser ésta una atribución inherente á la soberanía territorial, de que una nación no podría prescindir sin renunciar á esta última. Deben, sin embargo, aplicarse para la preferencia y orden de los créditos, las leyes de la nacionalidad del buque, siempre que se reclamen por los interesados.

302. Tanto en el caso de embargo como en el de que hablaremos en seguida, las autoridades del punto donde se practique, están obligadas á tomar las precauciones que la prudencia aconseje, para poner á salvo los intereses de propietarios y acreedores extranjeros por detenciones inmotivadas, injustas ó dolosas, aunque no las imponga la ley respecto de los nacionales, á fin de no exponer á su gobierno á reclamaciones

diplomáticas en apoyo de los intereses y derechos indebidamente atropellados.¹

303. Si las leyes de un país prescriben el pilotaje forzado á la entrada de un puerto, quitando el gobierno de la nave á los empleados de ella, los que sufran algún descalabro por culpa del piloto indígena, tienen derecho á reclamar el pago de daños y perjuicios, bajo la garantía de la nación que ordene el pilotaje, porque el práctico se sustituye en las obligaciones del capitán de la nave hacia los cargadores. Hay, pues, el deber de parte del buque, de obsequiar las Ordenanzas de policía local; pero como los pilotos de que se trata son delegados de la nación que los impone, esa misma nación queda comprometida en los términos que el Derecho Internacional Público lo prescribe respecto de las faltas de sus empleados y encargados, para el caso de que ellos mismos no tengan bienes con que hacer frente á sus responsabilidades por negligencia ó impericia, salvo las estipulaciones expresas de los tratados, en que por lo regular se equiparan, para ésta y otras eventualidades semejantes, los nacionales y los extranjeros.

304. Para las responsabilidades por choque ó abordaje entre dos navíos, de los cuales uno ó ambos sufren averías, es preciso aplicar la ley del lugar donde el siniestro pasa, á semejanza de las obligaciones provenientes de cuasi-delito; pero como puede acontecer que el choque sea en alta mar, donde ningún Estado tiene jurisdicción, entonces será forzoso recurrir á la ley del lugar donde la reclamación se haga judicialmente, es decir, á la *lex fori*,² que es de suponer sea la de actor ó reo, y no á la de una potencia extraña á ambas banderas; pero más razón habría en todo evento, para aplicar la del último.

La materia de abordajes está reglamentada entre nosotros por el cap. III, del tít. IV, del lib. 3º del Código de Comercio, que está conforme substancialmente con las resoluciones adoptadas por la Conferencia Internacional de Derecho Marítimo celebrada en Amberes en septiembre de 1898.

¹ Roger Saisie-arrêt, 2e. édition, núm. 156.

² Asser, ob. cit., núm. 113.

305. El salvamento de vidas y propiedades, por lo relativo á los derechos que los salvadores adquieren, debe regirse conforme á las reglas generales, por la ley del lugar donde pase el hecho, ó por la del pabellón, en alta mar; pero Inglaterra estatuye un derecho de salvamento para todos los que se verifiquen por tripulantes de buque inglés.¹

306. Hay gran diversidad en los autores sobre la ley que es aplicable á las averías y echazones, tanto para su evaluación como para su repartimiento, pues se oscila entre la ley que rige al contrato de flete, la del punto de partida, la del lugar del destino del buque, la del pabellón y la del fuero. Mas, según los principios generales, debe ser esta última, y en caso de duda, es la preferente. Por ella se decide Asser, después de indicar algunas razones de conveniencia en contra de las otras. Esto se entiende de la avería gruesa cuando no ha habido previo arreglo expreso entre las partes, porque la privada, siendo accidente del contrato de fletamento, debe seguir las mismas reglas que en él se aplican.

CAPITULO V.

SECCION I.

QUIEBRAS.

307. Uno de los puntos más complicados y al mismo tiempo, de más frecuente aplicación en Derecho Internacional, es el de quiebras, pues sobre él se dividen mucho los sistemas y los maestros, dando soluciones opuestas á las cuestiones que comprende.

Comienzan las dificultades y disputas al definir la bancarrota. Algunas legislaciones, como la francesa,² la limitan á los comerciantes, dejando á los acreedores de un deudor co-

¹ Acta de 1861, sección 9.

² Arts. 632 y 633 del C. de Comercio.