

LFO/085

Londres, 14 de Mayo de 1947.  
4 Wilton Place, S.W.1.

Monsieur le Ministre,

Ante Su Excelencia, con el debido respeto y por instrucciones de mi Gobierno pengo hacer al Gobierno de Su Majestad Britanica, las representaciones necesarias y obligadas a fin de evitar sea desconocida la SOBERANIA de mi país y violado el Derecho Internacional, para lo cual solicito:

- 1) Que las Autoridades Britanicas declinen jurisdicción en el litigio suscitado entre dos compañías panameñas, la SCOTIA CORPORATION y la MARGIT STEAMSHIPS Co. sobre el Buque panameño "FINA"
- 2) Que el Ministerio de Transporte de Guerra entregue el SS panameño "FINA" requisicionado por el Gobierno Britanico durante el pasado conflicto a LAS AUTORIDADES CONSULARES PANAMEÑAS O A ESTA LEGACION, a fin de que estas procedan de acuerdo con las disposiciones legales de la Republica de Panama, las únicas que de acuerdo con el Derecho Internacional y con el Derecho Maritimo, pueden conocer del caso.

Estas representaciones se basan en los siguientes hechos:

- a) El buque "FINA" fué adquirido por la SCOTIA CORPORATION de Panama, antes de la Guerra pasada y fué dedicado al transporte maritimo internacional en donde prestó grandes servicios a la causa de la Democracia.
- b) El 16 de febrero de 1939, por escritura pública número 28, se constituyó ante el Consul General de Panamá en Londres, en su calidad de Notario Público y de acuerdo con disposiciones legales de mi país, la Compañía panameña MARGIT STEAMSHIP Co. compañía que tendría su domicilio en la ciudad de Panamá, República de Panamá. Esta Compañía tenía el proposito según el Pacto Social de construir, comprar, permutar, fletar, adquirir el dominio o el uso de, operar como dueña, fletadora, u operadora, administrar, equipar, tripular toda clase de naves y barcos de todo tipo FUERA y DENTRO DE la Republica de Panamá.
- c) De acuerdo con uno de estos propositos, la Compañía MARGIT trató de comprar o de operar o administrar el SS panameño FINA de la SCOTIA CORPORATION de Panamá, pero la operación de compra-venta no se perfeccionó según lo establecen las leyes soberanas, que son las de Panamá en este caso, leyes que son la expresión de principios universales de Derecho Maritimo Comercial. Estos principios estan sintetizados en el artículo 1083 del Código de Comercio de la Republica de Panamá que dice:

Artículo 1083 - LA PROPIEDAD DE LAS NAVES o partes de ellas DEBERA TRANSFERIRSE POR ESCRITURA PUBLICA, LA CUAL NO SURTIRA EFECTO RESPECTO DE TERCERO, SINÓ DESPUES DE SU PRESENTACION EN EL REGISTRO MERCANTIL.

"El requisito de la tradición podrá suplirse expresando las pargos en el contrato que la propiedad se transmite inmediatamente al comprador.

"El vendedor tendrá OBLIGACION DE ENTREGAR AL COMPRADOR EN EL ACTO DEL CONTRATO, CERTIFICACION DE LA PARTIDA DE INSCRIPCION DEL BUQUE EN EL REGISTRO hasta la fecha de la venta."

Ninguno de esos requisitos ha sido llenado y por lo tanto la Patente sigue a nombre de la SCOTIA Corporation, ya que la legislación panameña, como el Derecho Público Marítimo, no acepta el traslado de la propiedad de un Navio "ERGA OMNES".

- d) El Ministerio de Hacienda y Tesoro de mi país ha comunicado a ésta Legación que el S.S. panameño "FINA" es de propiedad de la SCOTIA CORPORATION y que está a paz y salvo con el Tesoro Nacional; es decir que la SCOTIA CORPORATION ha pagado religiosamente todos los impuestos exigidos por nuestras leyes fiscales sobre el S.S. "FINA" hasta el año de 1947 inclusive.
- e) El buque mencionado tantas veces fué requisionado por el Gobierno de Su Majestad Británica durante el pasado conflicto, requisición a la cual el Gobierno de mi país no opuso ningún obstáculo debido a su ardiente deseo de contribuir al triunfo de la causa de la Democracia, causa que Gran Bretaña defendía con tanta gallardía y heroicidad. Pero terminado el conflicto el Ministerio de Transporte de Guerra debe entregar el Navío a mi Gobierno, debido a que existe un conflicto entre dos Compañías panameñas sobre la propiedad de éste y sólo los tribunales panameños están calificados para conocer del caso ya que en un problema de ésta naturaleza no se puede aplicar la regla "LOCUS REGIT ACTUM" pues ni hay ningún "CONFLICTO DE LEYES" y por lo tanto no se contempla ni el problema de las "QUALIFICATIONS" ni el problema del "RENVOI" ni existe duda sobre la autoridad que debe decidir en conflictos de éste tipo, especialmente para Gran Bretaña, Nación esencialmente Marítima, con una poderosa flota mercante.

Estas representaciones las fundamento en los principios de Derecho Marítimo, principios que no son sino el conjunto de reglas e instituciones de Derecho Privado y de Derecho Público que gobiernan la navegación marítima. Así siguiendo esas reglas, es decir ese Derecho, vemos que la condición jurídica de los Navíos es la de BIENES MUEBLES. "Son bienes muebles por su naturaleza, los cuerpos que pueden trasladarse de un lugar a otro, sea que ellos se muevan por sí mismos, como los animales, sea que ellos puedan cambiar de lugar por una fuerza extraña, como las cosas inanimadas." En consecuencia LOS NAVIOS OBEDECEN, EN PRINCIPIO A LAS REGLAS CONSTITUTIVAS DE LA CON-

DICION JURIDICA DE LOS MUEBLES. Es en ese sentido que lo establece el artículo 1077 del Código de Comercio de la República de Panamá, como también lo establecen el Derecho Comercial Marítimo y el Derecho Público Marítimo.

Al tener los Navíos las características jurídicas de bienes muebles o mejor al ser los Navíos bienes muebles, sufren y gozan de todas las reglas que el Derecho concede, en los países civilizados, al Derecho de Propiedad, el cual no es otro que el derecho de gozar y disponer de una cosa, sin mas limitaciones que las establecidas por la ley. (C.C.P. Art 337. -C.C.E. Art 348).

Pero los Navíos de acuerdo con el Derecho Comercial Marítimo TIENEN UNA INDIVIDUALIDAD Y UNA NACIONALIDAD, cosa que estudien el Derecho Público Marítimo y el Derecho Internacional Privado Marítimo. Por eso en el terreno nacional, como en el terreno INTERNACIONAL el Navío es un CENTRO DE INTERESES QUE RECLAMAN A LA VEZ LA VIGILANCIA Y LA PROTECCION DEL ESTADO.

El Derecho Público Marítimo no se limita solo al Derecho Administrativo Marítimo y al Derecho Penal Marítimo, el comprende aún el DERECHO INTERNACIONAL MARITIMO. Con este aspecto del Derecho Público Marítimo, los límites del Estado son desbordado, es decir que el Derecho Marítimo en este aspecto, domina y regenta a los Estados, como personas de Derecho de Gentes, pues es este Derecho el que tiene por objeto prevenir o resolver los conflictos de intereses que se elevan entre Estados a propósito de la navegación en el mar. Cuando estos conflictos porten sobre las cuestiones DIRECTA Y PRINCIPALMENTE RELATIVAS A LA SOBERANIA DE LOS ESTADOS, el Derecho Internacional Marítimo toma el nombre de Derecho INTERNACIONAL PUBLICO Marítimo.

Este Derecho establece de una MANERA CLARA E INDUVITABLE QUE SOLO LOS JUECES DEL PAIS A QUE PERTENECE EL NAVIO TIENEN JURISDICCION PARA CONOCER DE LOS CONFLICTOS QUE SURGEN EN PARTICULAR SOBRE LA PROPIEDAD DE ESTE COMO BIEN MUEBLE. Lo contrario no solo sería violatorio del Derecho en todos los aspectos que he analizado, sino que afectaría profundamente a la Gran Bretaña, mas que a mi país, por ser esta la gran potencia marítima, con buques que orgullosos enarbolan la "UNION JACK" por todos los mares y en todos los puertos del Mundo.

Por eso me atrevo a esperar, al conocer la clara visión y el sentido de justicia de Su Excelencia, que el Gobierno de Su Majestad Britanica accederá a mi solicitud en las justas representaciones que le hago por instrucciones de mi Gobierno y distinguidas con los numeros 1 y 2, al principio.

Tengo el honor de suscribirme de Su Excelencia con mi más alta consideración.

DEMETRIO A. PORRAS.

Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de la Republica de Panama  
en Gran Bretaña.

A Su Excelencia The Rt. Hon. Ernest Bevin, M.P.

LRP/094  
DAP/jer.

4 Wilton Place,  
Londres, S.W.1.

*Fina (Calvinio)*

110

Londres, 19 de Mayo de 1947.

Señor Ministro,

Tengo el honor de incluir a la presente, copia de la nota enviada por ésta Legación al "Foreign Office" en relación al S.S. panameño "FINA", siguiendo las instrucciones de su cable número 513 de 20 de Octubre del año pasado.

El problema es un litigio suscitado entre la Scotia Corporation y la Margit Steamship Co., compañías panameñas, sobre la propiedad del S.S. pesamena "FINA", propiedad que los tribunales ingleses dirimen, violando el Derecho Internacional.

El aspecto jurídico es el planteado por mí en la nota a que me refiero, pero quiero agregar a Su Excelencia y confidencialmente, algo más grave que no he podido comunicar al Gobierno de Su Majestad Británica y el cual es el siguiente:

Durante la Guerra Civil Española, el Gobierno de la República necesitaba defender la libertad y las instituciones democráticas amenazadas por la reacción totalitaria encabezada por los Generales traidores y ayudados por la Alemania Hitleriana y la Italia Fascista. En busca de armamentos salían sus buques mercantes, los que eran hundidos por las poderosas flotas de los nazi-fascistas alemanes e italianos, en las barbas mismas de las potencias democráticas que luego casi pagan con su propia existencia su conducta incalificable y ciega.

Cansado el Gobierno de la República de una lucha tan desigual, optó por formar compañías panameñas y poner sus buques bajo la bandera amiga de los cuadros y las estrellas para que ésta protegiera a la democracia y a la libertad en el viejo solar de la raza. Así se formaron la Scotia Corporation y la Margit Steamship Co., con los mismos hombres y los mismos intereses. Pasó la Guerra Civil, principio de la horrenda hecatombe que meses después azotaría a la humanidad. El Gobierno de la República comenzó a organizarse en el exilio, como se organizaron los Gobiernos de Noruega, Bélgica, Holanda y Francia. Sus buques seguían surcando los mares bajo la protección de nuestra bandera y se pusieron al servicio de la democracia. El "FINA" fue requisicionado por el Gobierno de Su Majestad Británica. Europa fue ocupada por las hordas nazi-fascistas y Franco bailaba jubilosos la destrucción de la "carcomida" democracia. Entonces envió a sus pesquisas en busca de los hombres que se hallaban refugiados en la Europa ocupada. En Bélgica encontraron al Sr. De Cigna, presidente de la compañía panameña Margit Steamship Co., la que aparecía, sin tener ningún derecho para ello, como la propietaria del S.S. FINA. Allí, revólver en mano y amenazado por la Gestapo de Himmler, los agentes de Franco le hicieron firmar un documento en el cual vendía o cedía sus acciones "ficticias" de la Margit Steamship Co. a un señor de nombre Ferrer, agente de Franco.

Pasada la guerra, el Ministerio de "War Transport" iba a devolver el buque a la Margit Steamship Co., pero sabedor de la maniobra de Franco, aceptó el reclamo de la Scotia Corporation y dispuso entregar el navío a los Tribunales Ingleses para que dirimieran cuál de las dos compañías era la propietaria de la embarcación.

Los directores de la Scotia Corporation se acercaron entonces a ésta Legación para informarla de los incidentes mencionados. Hace una semana los Tribunales de Justicia corrientes que conocían del caso, han dispuesto trasladar el caso ante los Tribunales Marítimos, tribunales que sufren la influencia de la política y no sabemos hasta dónde pueda llegar la complacencia de un Gobierno "coit-dissart" Socialista con el Gobierno fascista de Franco, y nuestro país podría perder una unidad valiosa de su flota mercante.

Espero que el estudio jurídico hecho por mí tenga su ilustrada aprobación y mientras tanto me suscribo de Su Excelencia,

Atto. y S.S.,

Demetrio A. Porrás  
E.E. y Ministro Plenipotenciario de  
Panamá.