tancia y mandará pasar el proceso al fiscal por tres dias para que promueva. Transcurridos estos y en el mismo término podrá el defensor con vista de la causa, que al efecto se le entregará, pedir que se le admita alguna de las pruebas que segun el derecho comun son admisibles en segunda instancia. Si fuere indispensable que se practiquen algunas diligencias por los jueces inferiores, el tribunal lo dispondrá así, encargando la prontitud y haciendo constar el dia de la remision de la causa y el del recibo; fuera de ese caso, se practicarán por el mismo tribunal en el término más pronto posible. Los tribunales proveerán de oficio y bajo su responsabilidad los apremios correspondientes luego que hubieren pasado los términos señalados en los artículos anteriores, sin que se devuelvan las causas. Si el fiscal devolviere el proceso sin promover diligencias que deban practicarse, se citará en el mismo dia á los procuradores, al fiscal y al defensor para la vista que se verificará en la audiencia siguiente. El pedimento fiscal y defensa de los reos deberá hacerse por escrito en la segunda instancia. Si se promovieren diligencias bien por el ministerio fiscal, bien por el defensor, luego que se concluyan se les dará conocimiento de sus resultados en la misma secretaría, prévio aviso que se les pasará al efecto, y se citará dia para la *vista* en la cual se hará relacion pública del proceso é informarán el ministro fiscal y el defensor. Cuando el reo haya sido condenado en primera instancia á la última pena, no podrá darse por terminada la vista mientras no hubiere quien informe á su favor. La sentencia se pronunciará á más tardar dentro de tercero dia despues de la vista. Si la sentencia confirma la del juez inferior en lo principal, causa ejecutoria; pero si la revoca ó altera agravándola ó disminuyéndola, habrá lugar á la revista. Al efecto, notificada á la parte ó á su procurador la sentencia en el preciso término de veinticuatro horas, se pasará la causa al tribunal de tercera instancia que procederá á la revista en los mismos

términos prevenidos para la vista. La sentencia pronunciada en este grado causa ejecutoria, más nunca podrá agravar la condicion del reo condenándole á mayor pena de la que se le hubiere impuesto en primera y segunda instancia. Los términos que se fijan en esta ley son improrogables, á no ser en casos extraordinarios en que sea imposible practicar oportunamente alguna diligencia sustancial á juicio del juez ó tribunal, determinándose por los mismos la próroga por el término muy indispensable. Solo es admisible la recusacion en plenario. Los jueces y tribunales sin necesidad de habilitar el tiempo actuarán en estas causas en dias feriados y de noche en todos los casos que no admitan demora.

§ 4º

CAUSAS DE ALMIRANTAZGO.

Este es el tercer caso de competencia de tribunales federales y tal vez el más oscuro en la práctica, pues la vaguedad con que se expresa el artículo constitucional relativo da lugar á restricciones y ampliaciones arbitrarias, tratándose de saber cuáles son los casos comprendidos en la jurisdiccion de admirantazgo.

El art. 97 de la Constitucion en su fraccion 2ª dice que: conocerán los tribunales federales de las controversias que versan sobre *derecho marítimo;* pero la dificultad está en precisar lo que debe entenderse por derecho marítimo, porque si esta expresion está bastante definida en derecho internacional, no sucede lo mismo cuando se trata de combinar la amplitud de materias que en derecho internacional ella comprende, con los límites que por nuestra forma de gobierno tiene la jurisdiccion federal. ¿Puede darse algun caso de derecho marítimo en la acepcion que esta palabra tiene en derecho internacional, y que sin embargo sea de la compe-

tencia de tribunales de Estado y no de los federales? ¿Y en caso de que esto suceda, qué regla tendremos para saber hasta donde se extiende la jurisdiccion comun y hasta donde la federal?

La Constitucion de 1824 era más explícita en este punto, pues en su artículo 142 previene que los tribunales federales conocerán de las causas de almirantazgo, presas de mar y tierra, contrabandos, crímenes cometidos en alta mar, etc. Sin embargo, aún en este artículo hay una palabra que para los efectos de fijar los límites de la jurisdiccion federal tiene la misma elasticidad y ambigüedad que la de *derecho marítimo*, y esta es la palabra *almirantazgo* que no está bien definida en nuestro derecho público. Y tan cierto es esto, que la ley de 25 de Enero de 1854 (no vigente, pero que revela la ambigüedad jurídica con que las leyes han definido esa palabra) comprendió entre las causas de almirantazgo algunas que lo serán en derecho internacional; pero que segun nuestro derecho constitucional son de derecho privado y objeto de la jurisdiccion comun. Tales son las relativas á reclamaciones civiles por razon de reparaciones de buques, deudas por construccion de embarcaciones, obligaciones con hipoteca de estas, préstamos en dinero á embarcaciones en los puertos, salarios de gente de mar, y otras que evidentemente son cuestiones de interés privado y no corresponden á la jurisdiccion federal. Así lo creyeron los letrados Martinez de Castro y Covarrubias que dictaminaron en un negocio ocurrido en el juzgado de Distrito de Veracruz con motivo de un litigio sobre averías. Puede verse ese dictámen en las *Variedades de Jurisprudencia*, tomo 1º

En un inédito que tenemos á la vista del letrado Emilio Velasco se tocan incidentalmente algunas cuestiones relativas al derecho marítimo, y se arroja alguna luz sobre la materia; y nosotros de buena gana nos aprovechamos de ese luminoso trabajo para dilucidar algunos puntos.

Al tratarse de almirantazgo ocurren dos cuestiones, fuente de otras muchas: Primera, ¿en qué lugares se ejerce la jurisdiccion de almirantazgo? Segundo, ¿en qué casos ó en qué clase de hechos dan lugar á la jurisdiccion de almirantazgo, ó lo que es lo mismo, qué debe entenderse por almirantazgo?

Respecto del primer punto, debemos advertir con el autor del referido inédito que nuestra Constitucion distingue con precision la *jurisdiccion fiscal* de la *jurisdiccion de almirantazgo*. La primera se ejerce en todo al territorio mexicano y aguas territoriales; y al hablar de juicios de contrabando ó de comiso, hemos tenido oportunidad de fijar la estension local y de forma de la jurisdiccion fiscal ejercida por tribunales federales. La segunda, esto es, la jurisdiccion de almirantazgo, ó aproximándonos al idioma de nuestra Carta, la jurisdiccion marítima, no tiene por objeto la exaccion de impuestos para el erario federal, sino el hacer efectivas las *leyes sobre seguridad* y *condiciones de legitimidad del comercio exterior en tiempo de paz y en tiempo de guerra:* así como las que *establecen los medios que para su defensa exterior puede emplear en los mares la nacion.* Una y otra clase de leyes son el órden federal, pues el art. 72, frac. 15 de nuestro Código político dice: "que el Congreso tiene facultad para reglamentar el modo conque deben expedirse las patentes de corzo; para dictar leyes segun las cuales deban declararse buenas ó malas las presas de mar y tierra, y para expedir las relativas al derecho marítimo." Estas prescripciones de nuestro Código político son muy naturales; pues no teniendo los Estados de la Federacion mexicana soberanía esterna, ó sea representacion de soberanos en derecho internacional, es claro que todo lo que se refiera á reglamentar las relaciones internacionales de México, su conducta en tiempo de paz y guerra con naciones extrañas, sus vínculos comerciales y sus medios de defensa exterior, debe estar bajo la direccion del

poder que representa la soberanía de la nacion, y este es el poder federal. De esto se deduce que la jurisdiccion de almirantazgo, ya sea en materias de comercio, ó en casos de guerra, se ejerce en todas las aguas territoriales de la nacion, y aun en los otros mares, en todos los casos en que el derecho internacional lo permite, en los términos que adelante diremos. ¿Puede ejercerse esa jurisdiccion en aguas interiores del país siempre que sean navegables y sirvan de canales de comunicacion entre Estados mexicanos? Los *Estados Unidos* han resuelto afirmativamente esta pregunta por el órgano de su poder judicial federal, y por esto un publicista americano ha dicho que "la palabra *marítimo* no puede usarse ya con propiedad para definir los contratos sometidos al almirantazgo americano, supuesto que la jurisdiccion de nuestros tribunales abraza no solo los lagos á los cuales se puede dar el nombre de mares, sino tambien todos los rios públicos navegables usados como canales de comercio entre los Estados ó con las naciones extranjeras, aunque no estén sometidas al flujo y reflujo." [1] Pero es de advertir que en nuestro derecho constitucional la jurisdiccion que en estos casos puede ejrecer la Federacion no es propiamente hablando jurisdiccion marítima, ni tiene los mismos fundamentos, el mismo objeto, ni las mismas miras que la verdadera jurisdiccion marítima. Esta, como hemos esplicado, está basada en la consideracion de que todo lo que ve á la soberanía externa de la nacion; á sus relaciones exteriores ya de comercio, ya de seguridad ó defensa en caso de guerra, no puede ser reglamentado, ni decidido, sino por los poderes federales, únicos responsables y con representacion ante las naciones. No así la jurisdiccion que puede ejercer el poder federal en aguas interiores que sirvan de comunicacion á dos ó mas Estados mexicanos. En estos casos el poder

1 Conhlings U. S. Admialty.

federal procederia en virtud de las facultades que tiene concedidas por el art. 32, fracs. 9, 10 y 22 para legislar sobre vías generales de comunicacion, dar las bases de la legislacion mercantil ó impedir restricciones onerosas en el comercio de Estado á Estado. La jurisdiccion federal en estos casos no es originaria y privativa, sino *concurrente* con la de los Estados, como en lugar oportuno lo hemos demostrado: tiene objetos muy diversos de la *jurisdiccion marítima* Y sin violentar el genuino sentido de esta palabra empleada en el art. 97, frac. 2ª de la Constitucion, no puede estenderse á casos ocurrentes en aguas interiores. La jurisdiccion marítima tiene por objeto evitar que leyes federales que reglamentan relaciones exteriores de la nacion sean aplicadas por tan diversos tribunales de Estado, que introducirian variedad y aun contradiccion en la jurisprudencia marítima y provocarian conflictos con las naciones extranjeras por falta de unidad en los tribunales encargados de negocios de ese órden. Mientras que la jurisdiccion *concurrente* que ejercen los tribunales en casos de comercio entre Estados mexicanos tiene por objeto el evitar que rivalidades de estos, leyes dictadas por ellos con miras de engrandecimiento esclusivo perjudiquen al comercio de los otros Estados. Fácilmente se concibe que si la Union no se hubiera reservado el dictar leyes sobre vías generales de comunicacion, sobre bases generales de legislacion mercantil y dar reglas para impedir restricciones onerosas en el comercio entre Estados, aquellos por cuyo territorio ó aguas territoriales se verificase el comercio, podrian grabar el de los otros Estados estableciendo peajes, emprendiendo obras públicas que destruyen la fácil comunicacion, cambiando la direccion de caminos, dando en ellos mas fácil acceso á un Estado que á otro, etc., etc., y á efecto de evitar estas medidas que el espíritu de localidad podia sugerir á los gobiernos locales, nuestra Carta confió al poder federal las facultades mencionadas. Pero las

medidas que dicte para llenar estos objetos y la jurisdiccion que ejerza para ejecutarlas, nunca podrán tener la amplitud que las que dicte sobre derecho marítimo. Respecto de este, todas las leyes reglamentarias son de la exclusiva atribucion del poder federal; respecto del comercio entre Estados no puede sino dar bases generales (art. 72, fracs. 9, 10, y art. 112). Respecto del comercio exterior y marítimo los Estados no pueden hacer nada; respecto del interior sí pueden reglamentar la manera conque deben hacerlo sus buques, las garantías que deben dar para evitar fraudes, etc., materias todas objeto de legislacion exclusiva federal tratándose de comercio exterior. No pertenece pues, como en los *Estados Unidos* [1] á los tribunales federales, sino á los comunes el conocer de cuestiones privadas sobre salarios de gente de mar, hipotecas de buques, salvamento de naufragios, accion *in rem* contra un buque ó sus mercancias, casos todos comprendidos en la amplitud del principio constitucional ameri-

1 En los Estados Unidos es mas ámplia la jurisdiccion marítima y tiene mas importancia la cuestion sobre estension local en que ella debe ejercerse; primero por las condiciones naturales ó geográficas de los diversos Estados; y segundo porque *todas* las leyes relativas al comercio entre Estados son de la exclusiva competencia del gobierno de la Union, segun el art. 3, seccion 8ª de su Constitucion que dice: "El Congreso tiene facultad para *reglamentar* el comercio entre los diversos Estados y con las tribus indias." En virtud de esta facultad tan ámplia sobre legislacion mercantil, la jurisdiccion marítima de los Estados Unidos se estiende á mas casos que lo que puede estenderse la de nuestros tribunales federales. Por eso Story refiriéndose á la competencia de jueces de almirantazgo dice que ella abraza las causas sobre contratos, reclamaciones y servicios marítimos, obligacion por préstamos de dinero sobre buques, etc., porque todas estas circunstancias son en su concepto una *dependencia del poder de reglamentar el comercio*, poder que nuestro gobierno federal no tiene con esa estension. Y no necesita tenerlo, pues á los Estados de la Confederacion americana no les está prohibido como á los de nuestra República, establecer monopolios, estancos, prohibiciones á título de proteccion á la industria, y alcabalas (artículos 28, 112 y 124 de nuestra Constitucion de 1857).

cano que dice corresponder á los poderes de la *Union* reglamentar el comercio entre los Estados. Entre nosotros no sucede lo mismo, pues nuestro derecho constitucional no dá facultad á los poderes, sino para fijar las *bases* de la legislacion comercial, y ya hemos dicho que la aplicacion judicial de esas bases seria objeto de jurisdiccion concurrente y no originaria. Los abusos que cometiesen los Estados contra la libertad del comercio, estableciendo restricciones onerosas, dictando medidas que impidieran el libre tráfico, se remediarian, no por reclamaciones ante tribunales de almirantazgo, sino por el recurso de amparo ó el de controvérsia constitucional si existe, fundando este recurso ó en la violacion del art. 28 de la Constitucion, ó en que el Estado invade las atribuciones del poder federal.

Podemos pues, sostener que entre nosotros el derecho marítimo, y por consecuencia la jurisdiccion de almirantazgo, no se ejerce sino en lo que propiamente se designa con el nombre de mar y sirve de comunicacion á la República con las naciones extranjeras.

Aclarado así suficientemente en qué lugares se ejerce la jurisdiccion de almirantazgo, solo nos resta investigar cuales son los casos de verdadero almirantazgo; pero ántes de hacerlo conviene advertir que las facultades que tiene la *Union* para reglamentar el derecho marítimo, no perjudican, ni disminuyen los derechos de *imperio* ó sea la soberanía de los Estados litorales en sus aguas territoriales. La propiedad de ellas es exclusiva del Estado respectivo: ningun artículo constitucional, les ha despojado de ese derecho. "Hay en nuestras instituciones (dice el inédito citado) un principio que si bien es dudoso como verdad histórica, se debe admitir á lo ménos como ficcion legal *(como supuesto jurídico*, debió decir): ese principio es el de la existencia de los Estados anterior á la Constitucion de 1857. En virtud de él, los Estados existen, pero su ser no se deriva de la Constitucion....

Esa ficcion supone el hecho de Estados con los atributos de soberanía y enteramente independientes entre sí. Es una consecuencia de los derechos de soberanía la propiedad del territorio marítimo: este se extiende, primero, á los puertos, bahías, ensenadas, desembocaduras de los rios y partes adyacentes del mar comprendidas entre promontorios ó cabos: segundo, á una legua marina ó á lo que alcance un tiro de cañon disparado desde la costa: tercero, á los estrechos y pasos de mar limitados en ambos lados por el territorio de un mismo Estado y tan angosto que sean dominados desde las dos orillas por un tiro de cañon.... De los diversos principios que hemos sentado se deriva necesariamente el que la propiedad del territorio marítimo mexicano y de las aguas interiores perteneció á los Estados de la República al formarse la Constitucion de 1857, y que hoy tambien les pertenecen sin más limitacion que las contenidas en las facultades expresamente dadas á los funcionarios federales. Estas observaciones hacen perceptible cuan inconstitucionalmente se declaró en la ley de clasificacion de rentas (29 de Marzo de 1868) que las playas, puertos, ensenadas, bahías, lagunas y rios navegables eran bienes de la Federacion. No hay en la Constitucion federal prevencion alguna por la cual se haya privado á los Estados de la propiedad de esos bienes y trasmitídola á la Federacion. Hay ciertamente en aquella varias disposiciones que limitan esos derechos de propiedad de los Estados; pero esta es absoluta en todo lo que no ha sufrido limitacion por las facultades expresamente concedidas á los funcionarios federales. Así por ejemplo el derecho de construir muelles, es un accesorio de la propiedad de la ribera, y corresponde tambien á los Estados. Un Estado puede nombrar capitanes de puerto y compeler á los capitanes de buques á ocupar el lugar que se les designe. Una y otra facultad, tienen además el carácter de reglamentos de policía. Estos derechos, sin embargo, están sujetos al derecho superior de

libre navegacion asegurado por la Constitucion (art. 28) para todos los buques que salgan de los puertos de la República ó lleguen á ella. Tampoco puede un Estado menoscabar las facilidades comerciales en los puertos, aunque en ejercicio de su soberanía municipal puede reglamentar los muelles y embarcaciones de descargo ó alijo, para proteccion del tráfico y del comercio; pero sin obstruir la navegacion. Los capitanes de puertos que nombren los Estados vienen á ser subordinados, si la Federacion nombra tambien un funcionario de la misma clase. Los Estados tienen tambien facultad para dar leyes sometiendo á cuarentena á los buques y en general para vigilar la policía de los puertos."

Es, pues, un hecho que los Estados de la República Mexicana no han perdido su dominio ó soberanía en los puertos y aguas litorales, si bien este derecho está limitado por los que tiene la Union para expedir aranceles y reglamentar en materia fiscal el comercio exterior, para impedir que se establezcan restricciones onerosas en el comercio de Estado á Estado, para hacer efectiva la libre navegacion sancionada en nuestra Carta, para dar leyes sobre vías generales de comunicacion (artículos 28 y 72, fracciones 9 y 22 y artículos 12 y 124), y para dar leyes relativas al derecho marítimo, corso y presa, (art. 72, frac. 15), siendo aquellas medidas objeto de la jurisdiccion federal *concurrente*, y estas últimas leyes objeto de la jurisdiccion de *almirantazgo*, materia del presente estudio.

Para saber hasta donde se extiende ella por razon de su objeto, hemos manifestado que no basta atenerse al art. 97, frac. 2ª de nuestra Carta, sino que es preciso buscar en otros artículos de la misma, en los motivos porque se ha establecido la jurisdiccion de almirantazgo y en la acepcion que tiene esta palabra en derecho internacional la verdadera naturaleza de esa jurisdiccion y los únicos casos sometidos á ella.

El art. 72, frac. 15 de la Carta consigna entre las facultades del Congreso federal la de "reglamentar el modo con que deben expedirse las patentes de corso, la de dictar leyes segun las cuales deban declararse buenas ó malas las presas de mar y tierra, y la de expedir las relativas al derecho marítimo en tiempo de paz y guerra." Es claro, pues, que cuando más adelante dijo el mismo Código político (art. 97) que correspondia á los tribunales federales conocer de las controversias sobre derecho marítimo, quiso referirse á la competencia *exclusiva* que tienen dichos tribunales para aplicar las leyes del resorte federal en uso de la facultad que les concede á los poderes de la Union el mencionado art. 72, frac. 15, siempre que la aplicacion de ellas dé lugar á controversia judicial. Combinando las frases respectivas de uno y otro artículo se deduce que el derecho marítimo abraza las siguientes materias:

Primero. Leyes relativas al comercio exterior bajo el aspecto de su legitimidad, condiciones de seguridad y proteccion; pero solo en sus relaciones con el derecho internacional.

Segundo. Leyes relativas á corso.

Tercero. Leyes relativas á presas de mar.[1]

Cuarto. Leyes relativas á la defensa exterior de los puertos y mares de la República tanto en tiempo de paz como en el de guerra.

Todas estas leyes pueden ser objeto de cuestiones judiciales,

1 Tambien las leyes relativas á presas de tierra son atribucion del poder federal; pero tratándose de su aplicacion judicial el art. 97, frac. 2ª no la encomienda á la jurisdiccion federal, pues ella solo habla de *derecho marítimo*. Así, pues, las autoridades competentes para conocer de dichas cuestiones serán las de guerra, ó el jefe del Poder Ejecutivo. Calvo dice en su *Derecho internacional*, cap. 6, pár. 447, que el Congreso de los Estados Unidos de América tiene facultades para repartir el botin de guerra, y que no habiendo disposiciones especiales, corresponde la decision al Presidente de la República, como jefe del ejército. Esto significa que las presas de tierra se tienen como botin y siguen las reglas de la guerra.

y entónces su decision corresponde á los tribunales federales que son los que en nuestro órden político ejercen la jurisdiccion de *almirantazgo*.

Bajo este único aspecto, esto es, en tanto que dichas leyes son materia de procedimientos judiciales, vamos á estudiarlas, sin tener en cuenta por lo mismo las leyes y disposiciones que sobre derecho marítimo existan, pero solo son objeto de aplicaciones gubernativas, á no ser, que su noticia é inteligencia sea necesaria y conducente al esclarecimiento de cuestiones judiciales. Todos los hechos que dan lugar al ejercicio de la jurisdiccion de almirantazgo tienen que haber acaecido en el mar, y la razon es muy sencilla. El fundamento de esa jurisdiccion y los objetos sobre que versa, son segun hemos demostrado, materia de leyes que reglamentan nuestras relaciones exteriores; y siendo el mar el medio de comunicacion entre las naciones y habiendo adoptado estas varias reglas para que el uso de ese gran camino comun á todas se haga de la manera más conforme á sus intereses recíprocos en tiempo de paz y guerra, es claro que la aplicacion de esas reglas no puede tener lugar sino respecto de hechos acaecidos en el mar, pues fuera del Océano no hay otro lugar en derecho internacional en que la jurisdiccion de diversas naciones pueda ejercerse simultáneamente en una misma localidad.

Hasta aquí hemos estudiado la jurisdiccion de almirantazgo en sus relaciones con la competencia de los tribunales federales, fijando su extension y límites. Pero ántes de pasar adelante, necesario es recordar algunas máximas de derecho internacional universalmente aceptadas y cuyo conocimiento es indispensable para la recta aplicacion de las leyes sobre almirantazgo. No citaremos autores, porque siendo unánimemente reconocidos los principios que vamos á recordar, creemos inútil aglomerar citas.

La inmensa extension de agua que divide y sirve de co-

municacion á las naciones, recibe varias denominaciones en atencion á su posicion geográfica y á los efectos jurídicos de esta posicion. Estas denominaciones son las de *mar libre ó alta mar*, *mar cerrada* y *mar litoral*. Alta mar es la que media entre los grandes continentes del mundo. Mar cerrada la que está rodeada por el continente de un mismo Estado ó Nacion, que la constituye en un gran lago y cuya entrada puede cerrarse. Mar litoral la que baña las costas de una nacion. La primera es de uso comun para todas las naciones; la segunda es del dominio particular, de nacion ó naciones por cuyo territorio se halla cerrada; y la tercera es tambien del dominio particular de la nacion respectiva, en la extension que lo permite el derecho de gentes, que comunmente es la que alcanza un tiro de cañon disparado desde la playa, segun el principio *Terræ dominium finitur ubi finitur armorum vis*. Pero algunas naciones por sus leyes privadas han fijado [1] con más claridad la extension del mar litoral, cuyas leyes si no traspasan los límites que á dichas aguas conceden los principios de derecho internacional, léjos de producir algun inconveniente, servirán para evitar las consecuencias de la vaguedad que en derecho internacional existe respecto de límite de mares litorales; teniendo siempre presente que aunque en dichos mares la nacion respectiva puede dictar todas las medidas conducentes á la seguridad, órden público, pesca y navegacion; no le será lícito en tiempo de paz, prohibir ó dificultar por medio de impuestos la libre navegacion en sus aguas territoriales.

Pero ya se trate de alta mar, mar cerrada ó mares litora-

1 En México debe reputarse como vigente por no estar derogada, ni ser contraria á nuestro derecho público, ni al de gentes actual, la ley española de Cárlos IV que es la cédula de 1797 ó la ley 5ª, tít. 8º, lib. 6 de la Nov., la cual fijó en dos millas (esto es, 950 toesas cada una ó sea 6,050 varas) la extension del mar territorial para los efectos de la jurisdiccion de almirantazgo: extension que es diversa de la fijada para los efectos de la jurisdiccion fiscal que es de 3 millas, segun dijimos al hablar de contrabando.

les, el uso de todos está sujeto á ciertas reglas de derecho internacional, cuyo conjunto se designa con el nombre de *derecho marítimo*. Estas reglas se refieren tanto al estado de paz, como al estado de guerra entre las naciones, teniendo por objeto en el primer caso la seguridad de los mares para el comercio y navegacion, y la seguridad de las fronteras en un Estado; y en el segundo la conducta que deben observar las naciones beligerantes y las neutrales, lo cual se fija en el derecho relativo á corso y presas. Hablaremos, pues, 1º de los casos de almirantazgo en tiempo de paz y 2º de los mismos en tiempo de guerra, advirtiendo ántes, que el conjunto de principios de derecho internacional relativos á esos dos estados entre los pueblos son obligatorios para los individuos y para las naciones y su violacion constituye un delito contra la seguridad de los mares ó contra los derechos de beligerantes y neutrales. Pero si esos principios están modificados por leyes particulares de México, los tribunales deberán sujetarse á ellas, á pesar de las reclamaciones diplomáticas [1] á que la ejecucion de tales leyes puedan dar lugar, pues no son los tribunales, sino el poder legislativo el responsable ante las naciones de las consecuencias que produzcan las leyes que haya dictado: á los tribunales toca cumplirlas en lo que no sean anticonstitucionales. Debe,

1 Este es uno de los casos excepcionales en que caben reclamaciones diplomáticas contra fallos judiciales de una nacion. Y la razon de ello es justa y patente, pues en estos casos los tribunales no juzgan á extranjeros que por el hecho de entrar á avecindarse en un Estado se sujetaron á su Constitucion y leyes, y á las consecuencias del asilo que reciben en país estraño, una de las cuales es no poder entablar recursos contra fallos judiciales que no sean permitidos á los regnícolas; sino que juzgan á extranjeros que sin haberse sometido voluntariamente á tribunales de país estraño, solo se encuentran bajo su jurisdiccion por ocurrencias acaecidas en uso del derecho que tienen todas las naciones para usar de los mares. Estas, pues, no pierden el derecho de proteger á sus individuos contra leyes ó sentencias judiciales contrarias al derecho de gentes.

sin embargo advertirse que por solo el hecho de no estar derogada expresamente una disposicion legal relativa al derecho marítimo internacional, no debe considerarse vigente, pues muchas veces [1] la aceptacion de principios de derecho internacional opuestos á las leyes vigentes, por parte de México, puede deducirse de la conducta que la nacion haya observado en casos anteriores, del cambio de su política y de otra multidud de circunstancias que claramente revelan que la nacion no acepta tales y cuales leyes por tenerlas como contrarias al derecho internacional unánimemente aceptado. Así por ejemplo, por solo el hecho de haber cambiado con la independencia de México su sistema comercial exterior, no pueden considerarse vigentes leyes españolas que suponian el espíritu de monopolio comercial de la antigua metrópoli, ó un estado contínuo de guerra, como las que decian (ordenanzas de la armada naval, tít. 5º, art. 1º, part. 2ª) que los buques de guerra pueden reconocer y exigir los papeles á cualquiera embarcacion de comercio en todos los m ares.

CASOS DE ALMIRANTAZGO EN TIEMPO DE PAZ.

Las materias del derecho marítimo, segun nuestro derecho constitucional, las hemos distribuido en cuatro grupos, dos de los cuales son objeto del almirantazgo en tiempo de paz. El primer grupo comprende la legislacion relativa al comercio exterior bajo el aspecto de su legitimidad, condiciones de seguridad y proteccion en sus relaciones con el

1 Por esto el proyecto de Código de procedimientos federales en su art. 90 dice: "Cuando se trate de delitos contra el derecho de gentes, de delitos cometidos en alta mar, en buques nacionales ó bajo bandera mexicana; de delitos ejecutados en mares territoriales de la República, de presas ó de cualesquiera cuestion relacionada con el derecho marítimo, los jueces de Distrito se sujetarán á lo dispuesto sobre estos delitos *por los tratados*, por las leyes vigentes *y por el derecho internacional*.

derecho internacional; y el segundo la legislacion que tiene por objeto la seguridad de los puertos en tiempo de paz. El artículo 58 del proyecto de Código de procedimientos federales limita la competencia de tribunales de almirantazgo al conocimiento de los delitos cometidos en alta mar en buques mexicanos ó bajo bandera mexicana y á los cometidos en mares territoriales de México; pero en nuestra legislacion vigente hay otros casos en materia de navegacion que deben ser de la exclusiva competencia de tribunales federales, supuesto que la ley que comprende esos casos es ley federal en virtud de que solo á los poderes de la Union corresponde expedir leyes relativas al derecho marítimo (art. 72, frac. 15 de la Constitucion de 1857) y supuesto que á los tribunales federales corresponde privativamente aplicar las leyes sobre derecho marítimo (art. 97, fracciones 1ª y 2ª). A no ser que se diga que el citado proyecto de procedimientos comprendió todos los demás casos de que hablaremos, en la fraccion 9ª del mismo artículo 58 que habla de delitos contra el derecho de gentes.

Sea de ello lo que fuere, los tribunales federales deben conocer con arreglo á la Constitucion de todos los negocios judiciales relacionados con la materia de navegacion y que afecten al derecho internacional. Esta materia comprende: 1º, la naturalizacion de buques y su abanderamiento: 2º, la inmunidad de buques mercantes en alta mar y las exenciones que puedan tener en aguas territoriales estrañas: 3º, la represion de piratería y tráfico de esclavos: y 4º, los naufragios, arribadas y colisiones de buques, é inmunidades de los de guerra.

1º *Naturalizacion de buques.* Todas las naciones han adoptado reglas para fijar la nacionalidad de sus buques á efecto de que nunca sean estos tratados como piratas, y se les respeten los privilegios comerciales, é inmunidades que para caso de guerra se hayan estipulado, y las demás que el