

se establezcan privilegios odiosos en contra de los Estados contratantes. (Art. 2º del tratado de México con la Confederación alemana del Norte, de 28 de Agosto de 1869, art. 2º del tratado con Italia de 14 de Julio de 1870, etc.) Y el art. 10 del tratado con los Estados-Unidos del Norte de 5 de Abril de 1831, que permite la entrada á ríos en caso de temporal, persecución de piratas, etc., y el 11 que obliga á devolver las presas que los piratas hayan hecho y que fueren conducidas á los ríos, no hacen sino sancionar ciertos principios de derecho internacional que en nada derogan las doctrinas que antes he expuesto. El que los tratados hablen de los ríos, el que en ciertos casos como en el de piratería, los tribunales internacionales sean los competentes, no justifica que estos lo sean también para conocer «de cuantos hechos ocurran en ellos.»

IV

El método que sigo me obliga á ocuparme de otro de los motivos alegados en favor de la competencia federal, porque esta es la ocasión de hacer ver cómo este y el que acaba de ocuparme, se contradicen, se excluyen mutuamente, sin lograr ninguno de ellos fundar esa competencia. Invocándose la ley de clasificación de rentas de 30 de Mayo de 1868, se afirma que siendo «las islas y playas, los puertos, ensenadas, bahías, lagunas y ríos navegables,» bienes de la Federación, es incuestionable que «solo sus autoridades judiciales pueden juzgar y sentenciar sobre todo lo concerniente á los ríos navegables.»

Digo que esta nueva argumentación contradice á la

anterior, por la sencilla razón de que esa ley de clasificación de rentas no cuenta entre los bienes de la Federación la *mar territorial*, como sin duda alguna no puede contarse. El mero hecho de citarse esa ley y de aceptar la doctrina que contiene, estableciendo diferencias entre el dominio de la *mar territorial* y el de los *ríos navegables*, destruye por su base toda la argumentación anterior, encaminada toda á demostrar que *mar territorial* y *rio navegable* son una misma cosa. Pero dejando á un lado estas contradicciones, veamos lo que vale el nuevo fundamento de la competencia federal.

Reputo tan falsa la teoría que se pretende establecer con ese propósito, que creo que exponerla es refutarla. Se puede concretar en estos términos: todos los hechos que ocurran dentro del territorio de los bienes de la Federación, no son sino de la competencia de los tribunales de esta, porque «pretender que los Estados conozcan de ellos, sería, además de un atentado contra la propiedad de la Federación, una usurpación de facultades, y en consecuencia una flagrante violación del pacto federal.»

Como los bienes de la Federación no son solo los *ríos navegables* y las islas y puertos y bahías, sino también los castillos, fortalezas, almacenes, casas de correo y de moneda, los demás edificios que por compra ó cualquier otro título sean su propiedad, las acciones en caminos de fierro y aun los terrenos baldíos,¹ se sigue de aquí que cuantos hechos en esos sitios pasen, son de la competencia federal. ¿Es posible admitir así esa extensión de la jurisdicción?

¿Hay un abordaje en el río Grijalva? Pues todas las acciones civiles ó criminales que de él emanen se han de llevar á los tribunales federales. ¿Se deja de cumplir un

¹ Ley de 30 de Mayo de 1868, fracs. V, XIII y XVI. Colección de Lozano, tomo 10, pág. 331.

contrato de flete en los lagos de Texcoco ó Chapala? Pues que lo juzgue el Juez de Distrito. ¿Se cometió un homicidio en una casa de correos, un robo en una playa, una falsificación en el Palacio de Justicia? Pues nadie más que la justicia federal es competente. Sin salir del edificio de esta Corte, tendríamos como resultado de esa teoría, que todos los contratos que pasan ante los notarios que tienen aquí su oficio, son de la competencia federal. . . . ¿Se puede sinceramente alegar como razón de competencia, la propiedad de la Federación en sus bienes? Principio que engendra tan monstruosas consecuencias no se puede aceptar.

V

En el debate que este negocio ha provocado en esta Sala, se ha hablado mucho de las leyes de navegación, considerándolas en su carácter internacional, en su aplicación á la mar y á los ríos, y con este motivo se han hecho diversas referencias á las legislaciones de otros países. Yo debo consagrar una especial atención á este punto.

En Francia la ley, la jurisprudencia y la doctrina, resuelven de acuerdo que no hay jurisdicción marítima en los ríos y que la navegación de estos se rige por reglas diversas de la de la mar. Ni bajo las Ordenanzas navales de Luis XIV, ni antes, ni mucho menos después, la colisión de buques en un río más arriba del límite de la marea, ha sido un negocio de almirantazgo, sin que la presencia de buques extranjeros en aguas interiores y el

temor de conflictos internacionales, hayan jamás hecho cambiar la legislación francesa sobre este punto. En ese país, los abordajes en *agua dulce* son de la competencia de los jueces comunes, no habiendo llegado la pretensión de aforar á esos negocios, más que á consignarlos á los de comercio. Para no extenderme demasiado, hablaré solo de lo que la actual legislación tiene establecido en esta materia.

El art. 1º del decreto de 12 de Mayo de 1852, decide que «La navegación se llama marítima sobre la mar, en los puertos, sobre los estanques y canales *donde las aguas son saladas*, y hasta el límite de la inscripción marítima, sobre los ríos que afluyen directa ó indirectamente á la mar.»¹ Y el decreto de 21 de Febrero del mismo año de 1852, había ya determinado cómo y con arreglo á qué bases se fijan esos límites de la inscripción marítima, diciendo esto: «Los decretos del presidente de la República determinarán en los ríos que afluyen directa ó indirectamente á la mar, los límites de la inscripción marítima y el *punto donde cesa lo salado de las aguas.*»² Estas leyes, que como se ve, lo observaré de paso, concuerdan sustancialmente con el art. 22 del tít. 6º de la Ordenanza española sobre el límite de la jurisdicción marítima fijada en donde se acaba la *agua salada*; estas leyes, digo, han establecido la jurisprudencia moderna francesa sobre bases tan seguras en punto á abordaje en ríos, que no es posible ni cuestionar sobre esta materia.

1 «La navigation est dite maritime, sur la mer, dans les ports, sur les étangs et canaux ou les eaux sont salées, et jusqu'au limite de l'inscription maritime, sur les fleuves et rivières affluent directement ou indirectement à la mer.» Citado por Sibille.—Jurisp. et doct. sur matière d'abordage, pág. 3.

2 «Les décrets du président de la République. . . . détermineront dans les fleuves et rivières affluent directement ou indirectement à la mer les limites de l'inscription maritime et le point de cessation de la salure des eaux.» Citado por Dallos.—Repert. de leg. et jurisprud.—verb. Organization maritime, número 742.

Para no hablar sino del caso que me ocupa, es decir, de la competencia de los jueces para conocer de esos negocios, me limitaré á consignar la doctrina en aquel país profesada. Es esta: «¿En casos de abordajes de buques sobre los rios, la accion en indemnizacion de averías está sometida á las reglas especiales establecidas por los arts. 407, 435 y 436 del Cód. com. relativamente á los mismos sucesos acaecidos en la mar? La cuestion está en disputa. Mr. Sibille se pronuncia por la negativa; cree que la reparacion de las averías causadas por un abordaje en un rio, debe ser reglamentada conforme á la disposicion del art. 1382 del Cód. civ. y no conforme al art. 407, especial para los sucesos en la mar. MM. Pardessus y Pouget creen lo contrario, que los artículos del Código de comercio sobre el abordaje, deben aplicarse de una manera absoluta á la navegacion interior.»¹ Como se vé en estas palabras, la discrepancia de opiniones versa únicamente sobre la competencia, ó bien del Juez mercantil, ó bien del comun, sin que se pretenda que el tribunal de marina tenga que ver en esos asuntos. El autor á que me refiero no se olvida de decirnos que los rios de que habla son los interiores, porque si se tratara de uno límite como el Rhin, «intervienen los tratados internacionales para reglamentar todos los detalles de la policia de la navegacion.»²

1 «En cas d'abordages des bateaux sur les fleuves. . . . l'action en réparation d'averies est-elle soumise aux règles spéciales établies par les articles 407, 435, 436. Cod. com., relativement aux mêmes événements arrivés sur la mer? La question est controversée. Mr. Sibille se prononce pour la négative: il pense que la réparation des averies causées par un abordage en rivière doit être réglée conformément à la disposition de l'art. 1382 Cod. civ. et non d'après l'art. 407 spécial aux événements de mer. . . . MM. Pardessus et Pouget sont d'avis au contraire que les arts. du Code de commerce sur l'abordage doivent s'appliquer d'une manière absolue à la navigation intérieure.» Dallos. *Obra cit. Verb. Voirie par eau*, núm. 320.

2 «Il intervient des traités internationaux pour régler tous les détails de la police de la navigation.» Dallos. *Obr. et verb. cit.* núm. 328.

Conveniente es que nos hagamos cargo de los fundamentos de esas opiniones contrarias, en cuanto á la jurisdiccion comun ó comercial de los abordajes en rios. Pardessus efectivamente equipara el abordaje marítimo al ocurrido en rio, pero apenas hace una indicacion sobre esta materia sin exponer la razon de su doctrina.¹ Pouget cree que el Código de Comercio debe aplicarse á la navegacion interior, confesando sin embargo que «Los tribunales han aceptado la doctrina de Mr. Sibille,»² y aquella creencia se funda en que «Las razones que han obligado al legislador á decretar los arts. 407, 435 y 436 del Cód. com., militan en favor de la navegacion interior.»³

En otra parte de su obra ese mismo autor enseña esto: «Sin embargo, parece cierto que si se trata de abordajes no marítimos, los tribunales civiles podrán conocer de ellos; al contrario, ellos son incompetentes si el abordaje es marítimo,»⁴ y confirma esta doctrina con varias ejecutorias que cita, entre las que llama la atencion la que resolvió la competencia en favor del tribunal comun en un caso de abordaje causado por un buque del Estado,⁵ y otras en que se trató de esos siniestros en que

1 *Cours de Droit commercial*, tom. 1º, núm. 192, in fine.

2 «Les tribunaux ont accepté la doctrine de Mr. Sibille.»

3 «Les raisons qui ont porté le législateur à édicter les arts. 407, 435 et 436 Cod. com. militent en faveur de la navigation intérieure.» *Les dévoirs et les obligations des divers commissionaires*, tom. 3º, pág. 445.

4 «Cependant il paraît certain que s'il s'agit d'abordages non maritimes, les tribunaux civils pourront en connaître; au contraire ils sont incompétents, si l'abordage est maritime.» *Obra y tomo cit.*, pág. 276.

5 Uno de los considerandos de esa ejecutoria dice esto: «Attendu que les vaisseaux de l'Etat naviguent, dans l'intérêt des services publics, pour les besoins généraux du pays, et qu'on ne saurait des lors assimiler leurs expéditions à des actes de commerce dans un intérêt privé.

«Attendu qu'il n'apparaît pas des faits de la cause que le tribunal doive se déclarer incompétent, comme y conclut le ministère public; qu'il s'agit au procès d'une demande en dommages-intérêts par application de l'article 1382; que si elle tend à faire déclarer l'Etat débiteur de 120,000 francs, il n'en

hubo pérdidas de vidas á consecuencia de colisiones criminales.¹ Mr. Sibille defiende la teoría de que el abordaje no marítimo está sujeto al derecho comun, y que en los términos que este lo dispone, somete á su autor á la reparacion de perjuicios, siendo estos negocios de la competencia del juez ordinario. «Tal es nuestra opinion, dice, y las disposiciones de los arts. 407, 435 y 436 forman una legislacion particular y excepcional, es decir, que ellos presentan unos principios y un procedimiento que no son aplicables más que á las colisiones entre navíos empleados en la navegacion marítima.»² Y luego para combatir la objecion que se le hace, diciendo que el Código de Comercio habla de «abordajes de navíos,» sin distinguir los de la mar de los de los rios, entre otras varias razones alega para contestarla, esta que en el presente negocio tiene interes de actualidad: «La Ordenanza de 1681 tenia tambien el mismo título: *de los navíos y otros buques del mar*. Ella habia dado jurisdiccion sobre todos los buques de la navegacion marítima, y esta jamas ha tenido la pretension de extenderla á todos los que naveguen en el interior con motivo de esta expresion genérica: *navíos*.»³ Entre las razones de su doctrina, merece especial consideracion la de que no es igual la respon-

résulte pas nécessairement que le tribunal soit incompétent; que ce n'est pas là, en effet, une question de liquidation de la dette publique.» Tom. cit., pág. 232.

1 Idem idem, pág. 284.

2 «Tel est notre avis, et les dispositions des articles 407, 435 et 436 forment une legislation particulière et exceptionnelle, c'est à dire, qu'elles présentent des principes et une procedure qui ne sont applicables qu'aux collisions entre navires. . . . employés à la navigation maritime.» Jurisp. et doct. en mat. d'abordage, pág. 5.

3 «L'Ordonance de 1681 avait aussi le même titre *de navires et autres bâtiments de la mer*.» Elle avait donné jurisdiction sur tous les bâtiments de la navigation maritime, et celle-ci n'a jamais élevé la pretension de l'étendre à tous ceux qui naviguent à l'intérieur à raison de cette expresion générique, *navires*.» Jurisp. et doct. en mat. d'abordage, pág. 6.

sabilidad del abordaje marítimo y la del no marítimo, porque en aquel esa responsabilidad no llega sino hasta la concurrencia del valor del buque autor del siniestro y su carga, pudiendo el armador librarse de la culpa del capitan, con abandonar navío y carga; en el abordaje no marítimo, el que ha causado el daño es el responsable con sus bienes personales, y por toda la extension de este, de su completa reparacion.¹

Sea lo que fuere de esa contradiccion de pareceres, en cuanto á la competencia ya ordinaria, ya mercantil, para conocer de los abordajes acaecidos en rios, basta lo dicho para ver con entera evidencia que en Francia no se confunde á la navegacion marítima con la fluvial, sujetando á ambas á iguales reglas; que la presencia de la *agua salada* en los rios es el punto hasta donde la jurisdiccion marítima llega; y por fin, y esto es lo más importante para la cuestion que me ocupa, que de los abordajes acaecidos en rios conocen los tribunales comunes, sin que por ello la navegacion de buques extranjeros en sus aguas dé motivo á conflictos internacionales ni á reclamaciones de los gobiernos extranjeros.

VI

Hay otra legislacion que debo consultar, aun á pesar de mi temor de extenderme demasiado: muy respetable para mí, sobre todo en materias constitucionales, me sirve siempre de guía en el estudio que tengo que hacer de los negocios graves que vienen á esta Corte, y en el

1 Loc. cit., pág. 8.

presente no podia dejar de ocurrir á ella. Y como por otra parte en este debate se ha invocado su autoridad para la resolucion de este asunto, es mi deber ocuparme siquiera brevemente de ella. Ya se comprenderá que me refiero á la legislacion norteamericana.

En los Estados-Unidos no se puede decir como en Francia, que la ley, la jurisprudencia y la doctrina estén conformes en la designacion del límite de la jurisdiccion marítima, ni en la competencia de los tribunales que conozcan de los abordajes en los rios. Allí la jurisprudencia ha cambiado radicalmente en cuanto á esos puntos, observándose más de una contradiccion en el curso que ha llevado la opinion que hoy prevalece. Una ligera reseña de lo que en ese país pasa, nos convencerá de esta verdad.

La Constitucion norteamericana declara que el Poder Judicial federal «. . . se extenderá. . . á todos los casos de almirantazgo y jurisdiccion marítima;»¹ y la ley de 24 de Setiembre de 1789, que organizó el Poder Judicial, dispuso en su seccion novena que «. . . tambien tendrá *exclusivo y original conocimiento de todas las causas civiles de almirantazgo y jurisdiccion marítima, incluyendo los embargos bajo las leyes de impuestos, navegacion y comercio de los Estados-Unidos, cuando los embargos se han hecho en aguas que son navegables desde la mar por buques de diez ó más toneladas. . . . como tambien sobre la alta mar, dejando á salvo á los litigantes en todo caso el derecho á los recursos de la common law, cuando esta es competente para darlos.*»² Esta ley ex-

1 «Shall extend. . . to all cases of admiralty and maritime jurisdiction. Art. 3^o, seccion 2^a»

2 «Shall also have *exclusive original cognizance of all civil causes of admiralty and maritime jurisdiction* including all seizures under laws of import, navigation or trade of the United-States, where the seizures are made on waters which are navigable from the sea by vessels of ten or more tons burden. . . . as well

pedida en los primeros dias de la República, cuando vivian aún los autores de la Constitucion, cuando estaban recientes los recuerdos de la discusion sobre el alcance y los motivos del precepto constitucional, esa ley nunca se interpretó ni menos se aplicó por los tribunales á la navegacion de los rios fuera del límite de la marea; por el contrario, creyendo que ese precepto no hacia más que sancionar las doctrinas recibidas del almirantazgo inglés, que limitan su jurisdiccion hasta donde llega el flujo y reflujo de la marea (only upon waters within the ebbe and flow of the tide), se entendió siempre, y esto durante largos años, que los tribunales federales nada tenian que ver en la navegacion de los rios. Esta fué la jurisprudencia establecida en los Estados-Unidos durante medio siglo. Varias ejecutorias dan testimonio de ese hecho.¹ Séame permitido de paso hacer notar cómo la ley inglesa concuerda en este punto con la española y la francesa: segun esas tres muy respetables legislaciones, la jurisdiccion del almirantazgo no se puede ejercer en *agua dulce*.

El comercio de la parte occidental de los Estados-Unidos, interesado en la navegacion de los grandes lagos y de los rios, comenzó á manifestarse descontento de esa doctrina, segun nos lo dice un magistrado de la Suprema Corte,² y cuando ese disgusto llegó á ser profundo, trató el Congreso de remediar las dificultades que suscitaban las opiniones encontradas, que sobre este punto comenzaban á robustecerse.

En 26 de Febrero de 1845 se expidió, en efecto, una

as upon the high seas, *saving to the suitors in all cases the right of a common law remedy, where the common law is competent to give it.*» Statutes at large, vol. 1^o, pág. 77.»

1 The Jefferson.—Wheaton's reports, vol. 10, pág. 428.

2 Mr. Clifford en su opinion en el caso del Lottawana.—Wallace's reports, volúmen 21, pág. 585.

ley que lleva este título: «Ley que extiende la jurisdicción de las Cortes de Distrito á ciertos casos, sobre los lagos y aguas navegables comunicadas con los mismos;»¹ y en ella se dispone esto: «Que las Cortes de Distrito de los Estados-Unidos tendrán la misma jurisdicción en asuntos de contratos y daños ó perjuicios que hayan pasado en, ó se relacionen con. . . buques de más de veinte toneladas, registrados y licenciados para el comercio de cabotaje y empleados en negocios de comercio y navegación entre puertos y plazas en *diferentes Estados y Territorios, sobre los lagos y aguas navegables que se comunican con ellos*, como la que ahora tienen. . . . las dichas Cortes en casos de. . . . buques empleados en la navegación y comercio en alta mar ó *aguas adonde lleque la marea* dentro de la jurisdicción marítima y de almirantazgo de los Estados-Unidos. . . . dejando sin embargo á salvo á las partes. . . . cualquier recurso conveniente que las leyes del Estado puedan darles, cuando esos buques estén empleados en tales negocios de comercio y navegación.»² Esta ley, lejos de servir de remedio á las dificultades existentes, las aumentó: fué atacada fuertemente como anti-constitucional por una parte, y no satisfizo por otra á los que querían que se aboliera

1 « An act extending the jurisdiction of the district courts to certain cases upon the lakes and navigable waters connecting the same.»

2 «That the district courts of the United States shall have. . . . the same jurisdiction in matter of contract and tort arising in, upon, or connecting. . . . wessels of twenty tons burden and upwards enrolled and licensed for the coasting trade and at the time employed in business of commerce and navigation between ports and places in *diferent States and territories upon the lakes and navigable waters connecting said lakes as is now possessed*. . . . by the said courts in cases. . . . of vessels employed in navigation and commerce upon the high seas, or *tide waters within the admiralty and maritime jurisdiction of the United States*. . . . saving, however, to the parties. . . . any concurrent remedy which may be given by the State laws, when such steamer or other vessel is employed in such business of commerce and navigation.» Statutes at large, vol. 5º, págs. 726 y 727.

por completo el antiguo reconocido límite de la jurisdicción de almirantazgo, para que esta se extendiera hasta los rios.

Pasaron todavía más años sin que ni los medios empleados por los tribunales, ni esa ley del Congreso, pudieran resolver las dificultades, hasta que por fin la Suprema Corte afrontó de lleno la cuestión (was brought face to face to the question) sobre si la marea debía ser el límite de la jurisdicción marítima.¹ Esto tuvo lugar en 1851 con motivo de una colision entre el vapor remolcador *Genesee Chief* y la goleta *Cuba* en el lago Ontario. En ese caso no solo se reputó constitucional la ley de 1845, sino que el presidente de la Corte, Mr. Taney, defendiendo la jurisdicción del almirantazgo, dijo lo siguiente, hablando de los grandes lagos que forman el límite de los Estados-Unidos y el Canadá: «Esos lagos son verdaderos mares interiores. Ellos por un lado bañan las costas de diferentes Estados y por el otro las de una nacion extranjera. Un grande y próspero comercio se hace por medio de ellos entre diferentes Estados y una nacion extranjera. . . . En ellos se han encontrado escuadras enemigas, en ellos se han hecho presas; y todas las razones que existen para haber concedido la jurisdicción de almirantazgo al gobierno general en el Océano Atlántico, se aplican con igual fuerza á esos lagos.»² En defensa de aquella ley y de la jurisdicción marítima en los lagos, agregaba: «La única objecion hecha á esa jurisdicción es que no hay marea en los lagos y

1 Opinion citada de Mr. Clifford.

2 « These lakes are in truth inland seas. Different States border on them on one side, and a foreign nation on the other. A great and growing commerce is carried upon on them between different States and a foreign nation. . . . Hostile fleets have encountered on them, and prises been made; and every reason which existed for the grant of admiralty jurisdiction to the general government on the Atlantic seas, applies with equal force to the lakes.»