

conjunto de aguas que rodean la tierra,» y de esto se ha querido deducir la consecuencia de que siendo navegable el río Grijalva y estando comunicado con el Golfo de México, «cuantos hechos se verifiquen en él, caen bajo la jurisdicción federal.» El juez de Distrito de Campeche que ha prohijado los argumentos y casi hasta las palabras del abogado que sostiene su competencia, afirma también que «los ríos navegables deben ser reputados como partes integrantes del mar territorial ó como otros tantos mares territoriales,» para llegar igualmente á la consecuencia de que «toca á los tribunales federales conocer de las controversias que se susciten, con ocasión de los hechos acaecidos en los citados ríos.» Y en los debates que se han tenido en esta Sala, se ha sostenido que los ríos navegables que comunican con la mar territorial, están sujetos como esta, á ciertas reglas del derecho de gentes que no pueden ser aplicadas sino por los tribunales federales. Yo no estoy conforme con esas teorías que confunden en mi sentir la jurisdicción que se ejerce en la mar territorial, con la que cada Estado tiene en sus ríos navegables, y me siento obligado á manifestar las razones de mi opinión.

Cierto es que los publicistas enseñan como doctrina generalmente admitida, que «los límites jurisdiccionales de un Estado abrazan no solamente su territorio sino aun las aguas que lo atraviesan ó lo rodean, los puertos, las bahías, los golfos, *las embocaduras de los ríos*, nótese bien esto, *las embocaduras de los ríos* y los mares enclavados en su territorio;» [1] pero esta doctrina está muy lejos de autorizar la consecuencia de que la misma jurisdicción se extiende sobre todas esas aguas. La que se ejerce en la mar territorial la califican los publicistas de *condición mixta*,

1 "Les limites juridictionnelles d'un Etat embrassent non seulement son territoire, mais encore les eaux que le traversent ou l'entourent, les ports, les baies, les golfes, "les embouchures des fleuves" et les mers enclavés dans son territoire." Calvo. Le droit international théorique, et pratique, tomo primero, pág. 306, segunda edición.

porque «por una parte sobre la mar litoral es posible el derecho de propiedad, pues que con la artillería de tierra se puede impedir su uso á otras naciones, y por otra la mar litoral, de la misma manera que la alta mar, es un camino ó medio de comunicación de gran provecho para el género humano. La mar litoral debe ser respetada por todos los pueblos, porque así lo exigen los intereses materiales de las costas, la independencia, la seguridad y aun el decoro de las naciones; al paso que navegar por estos mares es una cosa inocente y aun indispensable en algunos casos. De esta combinación de circunstancias encontradas que concurren en la mar litoral, nace el que su condición no sea *ni absolutamente libre, como la alta mar, ni sujeta á la propiedad exclusiva, como los puertos.*» [1] Cada Estado, es cierto, ejerce jurisdicción en su mar territorial; pero «en el ejercicio de esos derechos el soberano no podrá atacar los derechos de otro; tampoco puede prohibir la aproximación de los navíos de comercio ni la de los navíos no sospechosos que no amenacen en nada su seguridad.» [2]

Un distinguido publicista norteamericano se encarga especialmente de esta cuestión, exponiéndola así, y después de sentar la doctrina de que la alta mar no puede ser la propiedad de nación alguna: «Con respecto á esas porciones de mar que forman los puertos, ensenadas, bahías y bocas de ríos de cualquier Estado, en donde la marea suba ó baje, su exclusivo derecho de propiedad como el de su soberanía en esas aguas, puede bien ser mantenido de acuerdo con las razones arriba mencionadas El Estado que posee el territorio adyacente, que circunda parcialmente esas aguas, tiene el poder físico de obrar cons-

1 Riquelme. Elementos de derecho público internacional, tomo primero, pág. 209.

2 "Dans l'exercice de ces droits, le souverain ne pourra pas porter atteinte aux droits d'autrui. ainsi, il ne peut interdire l'approche de vaisseaux de commerce, ni de ceux de navires non suspects qui ne menacent en rien sa sûreté." Fiore. Nouv. droit intern. publi. tomo 1º, pág. 373.

tantemente sobre ellas, y al mismo tiempo el de excluir á su voluntad la acción de cualquier otro Estado. No hay en este caso obstáculo material ó moral que impida el ejercicio del derecho exclusivo de propiedad y dominio. Por consecuencia, el Estado dentro de cuyos límites territoriales esas aguas están incluidas, tiene el derecho de excluir á cualquiera nación de su uso . . . »

«Puede tal vez creerse que esas consideraciones no se aplican con la misma fuerza á aquellas porciones de mar que bañan la costa de un Estado particular El poder físico de ejercer propiedad y jurisdicción exclusiva y de excluir la acción de otras naciones dentro de estos límites, existe hasta cierto grado; pero el poder moral *puede acaso no extenderse más que á excluir la acción de las otras naciones de hacer alguna injuria á aquel Estado que reclama este derecho.*» (1) Y hablando después, no de la boca de los ríos, sino de los mismos ríos que corren por el territorio de un solo Estado, dice: «El territorio del Estado *incluye* los lagos, mares y ríos enteramente incluidos dentro de sus límites. Los ríos que corren por el territorio también *forman una parte de su dominio* desde su nacimiento hasta su embocadura, al menos en toda la extensión del territorio que atraviesan.» (2). . . . Y esto á diferencia de aquellos

1 "In respect to those portions of the sea which form the ports, harbors, bays, and "mouths of rivers of any State where the tide ebbs and flows," its exclusive right of property, as well as sovereignty in these waters, may well be maintained consistently with both the reasons above mentioned. . . . The State possessing the adjacent territory by which these waters are partially surrounded. . . . has that physical power of constantly acting upon them, and at the same time of excluding at its pleasure the action of any other State. . . . Neither the material nor the moral obstacle to the exercise of the exclusive right of property and dominion exists in this case. Consequently, the State within whose territorial limits these waters are included, has the right of excluding every other nation from their use. . . ."

"It may, perhaps, be thought that these considerations do not apply with the same force to those portions of the sea which wash the coast of any particular State. . . . The physical power of exercising an exclusive property and jurisdiction and of excluding the action of other nations within these limits exists "to a certain degree;" but the moral power "may perhaps seem to extend no further than to exclude the action of other nations to the injury of the State by which this right is claimed."

2 "The territory of the State "includes" the lakes, seas and "rivers" entirely inclosed within its limits. The rivers which flow through the territory "also form a part of the domain" from their sources to their mouths, or as far as they flow within the territory. . . ."

ríos que corren por el territorio de diversos Estados, pues en estos, «el derecho de navegación para asuntos comerciales, es común á todas las naciones que abitan las diferentes partes de sus riberas.» [1] . . . Siendo todavía este derecho de navegación común, un *derecho imperfecto*, cuyo ejercicio debe arreglarse por los tratados. [2] La diferencia entre la jurisdicción, el dominio que las naciones ejercen en la mar territorial y el que tienen en sus ríos navegables, no puede quedar mejor definida.

Otro publicista, después de exponer las diversas teorías sobre la propiedad de los ríos; después de decir cómo se han resuelto prácticamente las cuestiones sobre la libertad de su navegación, refiriéndose á los tratados sobre ella celebrados, asienta como doctrina general, reconocida y sancionada por el derecho internacional, esta: «Cuando un río está situado todo entero sobre el territorio de un solo Estado, es considerado como encontrándose bajo la exclusiva soberanía de ese mismo Estado, y entonces *él sólo* tiene autoridad y poder para reglamentar su navegación.» [3] Y respecto de esos mismos ríos que no corren sino por el territorio de un Estado, que no sirven de vía de comunicación ente diversas naciones, en otro lugar se expresa así, aceptando la opinión de los que consideran que ellos forman parte del dominio de un Estado, con igual título que sus tierras: «El pueblo que posee los dos bordes de un río desde su nacimiento hasta su embocadura en la mar, *es su propietario absoluto*; puede disponer de sus aguas, y reglamentar y aun prohibir su uso según lo juzgue conveniente.» [4]

1 "The right of navigating for commercial purposes. . . . is common to all nations inhabiting the different parts of its banks."

2 Wheaton. On international law. Edic. 8th. by Dana, núms. 188, 189, 192 y 193.

3 "Lorsqu'un fleuve est situé "tout entier" sur le territoire d'un seul Etat, il est considéré comme se trouvant sous la "souveraineté exclusive" de ce même Etat, qui alors, a "seul" autorité et pouvoir pour en réglementer la navigation." Calvo, Obra y tomo cit. pág. 347.

4 "Le peuple qui possède les deux bords d'un fleuve depuis sa source jusqu'à son embouchure dans la mer, en est "le propriétaire absolu;" il peut disposer de ses eaux, en réglementer et même en interdire l'usage, selon qu'il le juge convenable." Calvo, Obra y o mo cit., pág. 330.

Si la libertad de navegación en los mares es un principio definitivamente conquistado por el derecho de gentes, la de los ríos, aun de aquellos que atraviesan el suelo de diversos Estados, dista mucho de estar aceptada por la práctica de las naciones. Así lo reconocen aun los más entusiastas abogados de la libre navegación fluvial que pretenden equiparar á la marítima. [1] El Congreso de Viena ha llegado á marcar una época en la historia del derecho de gentes, porque él estableció las bases de la libre navegación de algunos ríos en Europa, y fué preciso que viniera el célebre Congreso de París de 1856, animado del mismo espíritu que presidió al de Viena, para que quedara abierta en una época reciente la importante navegación del Danubio. La multitud de tratados y convenciones que han arreglado la de los principales ríos europeos y americanos, es la mejor prueba, el más elocuente testimonio del poder que los soberanos ejercen sobre los ríos que atraviesan su territorio.

Las respetables autoridades que he citado prueban que se confunden muy erróneamente los principios, asegurando que un Estado ejerce la misma jurisdicción y tiene la misma propiedad en su mar territorial que en sus aguas interiores, porque siendo en estas plena, absoluta, exclusiva, en la mar territorial hay que tener presente que no se puede ofender el derecho ajeno. Me sirven estas mismas autoridades para afirmar que la navegación de los ríos no se rige por las reglas del derecho internacional, sino por las del interior de cada país, modificado por los tratados que el soberano crea conveniente celebrar. Aclaradas estas verdades, no pueden sostenerse las argumentaciones en cuyo análisis me ocupo.

Porque no es cierto que los ríos sean la mar territorial ó siquiera una parte de ella; porque no es cierto que en los

1 Carathéodory, Du droit intern. concernant les grands cours d' eaux, páginas 26 y 27.

ríos que se comunican con la mar, se pierda la soberanía nacional y no haya más ley que la que gobierna á las naciones; porque no es cierto, en fin, que cuantos hechos ocurran en un río, caen bajo la jurisdicción del tribunal que aplica el derecho de gentes, así como tampoco es cierto, como se dice también equivocadamente, que todos los que ocurran en la mar son de la competencia de ese tribunal. Casos sin duda habrá en que el derecho marítimo tenga que aplicarse á los ríos, como en los casos de bloqueos, capturas, piratería, etc.; pero esto que se hace por excepción, no puede constituir la regla que se ha querido establecer para que el Poder Judicial federal, con su investidura de Tribunal internacional, conozca de cuantos contratos y delitos, de cuantos hechos ocurran en un río. Ni la presencia de buques extranjeros en él autoriza esa aplicación, como regla de derecho de gentes, así como no la autoriza la presencia de extranjeros en tierra. ¿Qué se diría del país que hiciera internacionales todas las relaciones jurídicas de los extranjeros, porque ellos pueden afectar la paz de la Nación? Esto en mi juicio sería verdaderamente absurdo.

Las citas que se hacen de nuestros tratados, para probar que los «ríos navegables están considerados como parte de la mar territorial,» y por consecuencia que sólo los poderes federales tienen facultad de resolver todo lo relativo á ellos, no sólo no hacen esa demostración, sino que dejan asentado lo contrario, lo que es la verdadera doctrina del derecho de gentes. La cláusula que esos tratados contienen sobre la libertad recíproca de navegación, para ir respectivamente á los puertos y ríos de los dominios de las partes contratantes, «adonde ahora se permite ó en adelante se permitiere entrar á otros extranjeros,» demuestra en efecto que se ha reconocido el derecho que cada soberano tiene, para abrir ó cerrar sus puertos y ríos á la navegación extranjera, tratando sólo de evitar que se establezcan privilegios odiosos en contra de los Estados contratantes. (Art. 20 del tratado de

México con la Confederación alemana del Norte, de 28 de Agosto de 1869, art. 20 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 «sólo sus autoridades judiciales pueden juzgar y sentenciar sobre todo lo concorniente 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 río 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 ésta, 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 sólo 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 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 Cor-

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

te 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 sólo de lo que la actual legislación tiene establecido en esta materia.

El art. 10 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 afluyan 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. 60 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.

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 ríos, la acción en indemnización 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 cuestión está en disputa. Mr. Sibille se pronuncia por la negativa; cree que la reparación de las averías causadas por un abordaje en un río, debe ser regla-

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 affluant 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 affluant 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.

mentada conforme á la disposición del art. 1382 del Cód. civ. y no conforme el art. 407, especial para los sucesos en la mar. MM. Pardessus y Pouget creen lo contrario, que los arts. del Código de comercio sobre el abordaje, deben aplicarse de una manera absoluta á la navegación interior.» [1] Como se ve 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 ríos de que habla son los interiores, porque si se tratara de uno limítrofe como el Rhin, «intervienen los tratados internacionales para reglamentar todos los detalles de la policía de la navegación.» [2]

Conveniente es que nos hagamos cargo de los fundamentos de esas opiniones contrarias, en cuanto á la jurisdicción común ó comercial de los abordajes en ríos. Pardessus efectivamente equipara el abordaje marítimo al ocurrido en río, pero apenas hace una indicación sobre esta materia sin exponer la razón de su doctrina. (3) Pouget cree que el Código de Comercio debe aplicarse á la navegación interior, confesando sin embargo que «Los tribunales han aceptado la doctrina de Mr. Sibille,» (4) 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 navegación interior.» (5)

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 avaries 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. Verh. 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.

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

4 "Les tribunaux ont accepté la doctrine de Mr. Sibille."

5 "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 devoirs et les obligations des divers commissionnaires, tom. 3.º, pág. 445.

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,» (1) y confirma esta doctrina con varias ejecutorias que cita, entre las que llama la atención la que resolvió la competencia en favor del tribunal común en un caso de abordaje causado por un buque del Estado, (2) y otras en que se trató de esos siniestros en que hubo pérdidas de vidas á consecuencia de colisiones criminales. [3] Mr. Sibille defiende la teoría de que el abordaje no marítimo está sujeto al derecho común, y que en los términos que este lo dispone, somete á su autor á la reparación de perjuicios, siendo estos negocios de la competencia del juez ordinario. «Tal es nuestra opinión, dice, y las disposiciones de los arts. 407, 435 y 436 forman una legislación 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 navegación marítima.» [4] Y luego para combatir la objeción 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 ríos, entre otras varias razones alega para contestarla, esta que en el presente negocio tiene interés de actualidad: «La Ordenanza de 1681

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

2 Uno de los considerandos de esa ejecutoria dice esto: "Attendu que les vaisseaux de l'Etat naviguant, 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 incompetent, 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 résulte pas nécessairement que le tribunal soit incompetent; que ce n'est pas là, en effet, une question de liquidation de la dette publique." *Tom. cit.*, pág. 282.

3 *Idem idem*, pág. 284.

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

tenía también el mismo título: *de los navíos y otros buques del mar*. Ella había dado jurisdicción sobre todos los buques de la navegación marítima, y esta jamás ha tenido la pretensión de extenderla á todos los que naveguen en el interior con motivo de esta expresión genérica: *navíos*.» [1] Entre las razones de su doctrina, merece especial consideración la de que no es igual la responsabilidad 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 capitán, 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 extensión de este, de su completa reparación. [2]

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

1 "L'Ordonnance de 1681 avait aussi le même titre "de navires et autres batiments de la mer." Elle avait donné jurisdiction sur tous les batiments 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 expression générique, "navires." Jurisp. et doctr. en mat d'abordage, pág. 6.

2 Loc cit., pág. 8.

VI

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

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

La Constitución norteamericana declara que el Poder Judicial federal «... se extenderá... á todos los casos de almirantazgo y jurisdicción marítima;» [1] y la ley de 24 de Septiembre de 1789, que organizó el Poder Judicial, dispuso en su sección novena que «... también tendrá *exclusivo y original conocimiento de todas las causas civiles de almirantazgo y jurisdicción marítima*, incluyendo los

1 "Shall extend..... to all cases of admiralty and maritime jurisdiction. Art. 3º, sección 2º"