

los dos países.» [1] De este *derecho marítimo de paz y de guerra* habla sin duda alguna nuestro texto: aplicarlo al comercio interior, á nuestros ríos, en donde nuestra soberanía se ejerce plena y absolutamente; en donde rige sólo nuestra ley, en donde el extranjero no tiene más derecho que el que se le haga justicia conforme á esa ley, ni otro motivo de reclamación que el que se le deniegue esa justicia, es confundir la mar, camino abierto y libre para el género humano, en donde nadie ejerce jurisdicción, con los ríos, vías de comunicación de las naciones que los poseen, y propiedad exclusiva suya en donde rigen sus propias leyes; es rebelarse contra las palabras, el espíritu y motivos de nuestro texto constitucional.

Necesito combatir hasta la sombra de la duda en estas materias grayísimas, en que la más ligera confusión en las ideas lastima los atributos de la soberanía nacional, y por esto me será permitido penetrar en los motivos de la ley. ¿Por qué en los negocios de *derecho marítimo de paz y de guerra* solo legisla y juzga la Federación con exclusión de los Estados? Porque como dice Hamilton explicando el artículo relativo de la Constitución americana: « la paz de toda la Nación no puede dejarse á disposición de uno de sus Estados, » [2] y en todas aquellas cuestiones de derechos de gentes que comprometan la paz de la Unión, ningún Estado, parte competente de ella, puede tener competencia. Si la unión ha de dirigir las relaciones diplomáticas; si ella ha de cuidar del cumplimiento de los tratados; si ella es responsable ante la sociedad de las naciones de la infracción de la ley que las rige á todas, absurdo sería permitir que los Estados legislaran ó juzgaran sobre materias internacionales.

1 "Thus for instance, if a collision should take place at sea between an American and foreign ship, many important questions of public law may be connected with its just decision, for it is obvious, that it could not be governed by the mere municipal law of either country." Com. on Const. núm. 160.

2 "The peace of the whole, ought not to be left at the disposal of a part." The Federalist, núm. 80.

Pero por un argumento *a contrario sensu*, falta la razón de la ley siempre que de esas materias no se trate. ¿Que tiene que ver la paz de la Nación, séame lícito ya preguntarlo, con la colision de dos vapores nacionales, ocurrida en un río en que la soberanía de México es plena aun para juzgar á los extranjeros, cuando á mayor abundamiento no es, permitido á los buques de estos navegar en ese río? . . . Esta pregunta basta para echar por tierra la competencia de los tribunales federales en este caso. Ni las personas, ni el lugar, ni el negocio tienen carácter internacional.

Pero no debo adelantarme á mis demostraciones: sigo el curso de mi razonamientos. Si la jurisdicción de almirantazgo se liga por un lado con las relaciones exteriores y la paz de la nación y por otro con los intereses de la navegación y el comercio, como dice Story, desde el momento en que he probado primero, que el Congreso no puede legislar *regulando* el comercio entre los Estados, como en el país vecino, y segundo, que nuestros textos constitucionales se refieren al *derecho marítimo de paz y de guerra* que se relaciona con materias internacionales, desde luego que esas demostraciones han quedado hechas, es forzoso reconocer esta consecuencia: luego los lagos y ríos navegables no están en México sujetos á la jurisdicción de los tribunales que conocen de las controversias que versen sobre *derecho marítimo*. Un delito cometido á bordo de un buque que navegue en el Chapala; la infracción de un contrato de fletamento en el Grijalva; el choque de embarcaciones en el lago de Texcoco, en nada afectan nuestras relaciones exteriores, y sobre nada de eso puede legislar el Congreso á título de regular el comercio entre los Estados, porque solo tiene facultad para impedir que en el comercio de Estado á Estado se establezcan restricciones onerosas.

Esto dicho, queda también ya probado que no todos los

casos de almirantazgo que se reconocen en los Estados- Unidos, según la interpretación que hallá se ha dado á su Constitución, pueden ser casos de derecho marítimo entre nosotros. Y ya se comprende la razón de esta diferencia: allá, constitucional como debe ser esa interpretación, se rige esta materia por textos que nosotros no tenemos: allá, en virtud del poder de la regulación del comercio entre diferentes Estados, se ha decidido que cabe en la jurisdicción de almirantazgo, la navegación de los ríos: aquí no se puede hacer tal regulación, y falta desde la base para sostener la jurisdicción marítima en las aguas interiores: allá se ha creído servir á los intereses de un país atravesado por caudalosos ríos y que posee en sus límites lagos tan extensos, que en ellos se han dado batallas navales, con declarar que la marea no es el límite de aquella jurisdicción: aquí ni esas razones de conveniencia se pueden alegar, porque entre los muchos dones con que la Naturaleza favoreció á nuestro suelo, no se cuenta el de la facilidad de comunicaciones por agua. Sería necesario guiarse por un ciego espíritu de imitación, que no se da la razón de su conducta, para seguir nosotros los precedentes americanos.

Y si lo hiciéramos después de haberlos estudiado, violaríamos con plena conciencia nuestra Constitución, porque ya sabemos que lo que en los Estados- Unidos se ha declarado constitucional, entre nosotros es del todo anticonstitucional. Si lo hiciéramos, causaríamos profunda y radical revolución en nuestra jurisprudencia, produciendo un verdadero caos. Esto es fácil de verlo. En el tiempo mismo de la Constitución de 1824, que hablaba de *causas de almirantazgo*, que hoy no menciona siquiera la vigente de 1857, nadie se habría atrevido á sostener que el *Contrato de flete*, que el transporte de mercancías por medio de la navegación fluvial, fuera un *caso de almirantazgo*: bajo el imperio de aquella Constitución, eso se habría reputado un contrato mercantil sujeto á los jueces comunes ó de comercio.

Nadie, ni nunca entre nosotros, ni en tiempo de la ley de 25 de Enero de 1854, se habría atrevido á sostener que los contratos *mercantiles* sobre transporte de mercancías por ríos, que los delitos cometidos en ríos fueran *casos de almirantazgo*. Allí están las sentencias de todos nuestros tribunales, bajo administraciones federales ó centrales, dando testimonio de que esos negocios se reputaron siempre ó mercantiles ó comunes. ¿Romperemos esa respetable tradición, cuando en lugar de haber una razón que así lo exija, hay muchas que lo reprueban? . . . No lo haré yo, teniendo la seguridad de que tampoco lo harían los juriscultos americanos, si en vez de regirse por la part. 3ª de la sec. 8ª del art. 10 de su Constitución, estuvieran obligados á observar la fracción IX del art. 72 de la nuestra, que se opone á que se llamen *casos de almirantazgo* los negocios simplemente mercantiles que ocurren en nuestro tráfico interior.

Por otra parte, y esta observación debe tenerse muy en cuenta, los tribunales americanos han tenido tres leyes en cuya interpretación, aunque varía, han podido fundar sus sentencias: la de 24 de Septiembre de 1789, la de 26 de Febrero de 1845 y la de 29 de Abril de 1864. Nosotros no tenemos ninguna en que apoyarnos para romper esas tradiciones que los textos constitucionales nos mandan respetar. ¿Se comprende ya por qué yo, tan sincero admirador de la jurisprudencia americana, no puedo seguirla en esta materia; por qué, á pesar de sus decisiones, yo creo que sería del todo anti-constitucional entre nosotros extender la jurisdicción federal á los casos civiles ó criminales que tengan origen en la navegación de nuestros lagos y ríos interiores.

VIII.

Las consideraciones constitucionales que acabo de exponer demuestran, en mi concepto, que la fracción II del art.

97 de la ley fundamental no apoya la competencia de los tribunales federales para conocer del siniestro ocurrido en el Crijalva; pero como se invoca también la fracción I. del mismo artículo, y como me he propuesto no pasar en silencio ninguna de las cuestiones capitales que se han suscitado en este debate, abordando hasta las más difíciles y espinosas, tengo que decir pocas palabras sobre este punto.

Ocioso es averiguar si compete á los tribunales de la Federación conocer «de todas las controversias que se susciten sobre el cumplimiento y aplicación de las leyes federales:» tal es el precepto literal de la ley, y ese precepto no se discute sino que se obedece. No, no es esta la cuestión, sino esta otra muy diversa: ¿cuál es la *ley federal* de cuyo cumplimiento y aplicación á este caso se trata? O mejor dicho: ¿existe alguna ley federal conforme á la que se deba juzgar la colisión del «Fénix» y del «Erontera,» para que con motivo de su cumplimiento y aplicación surja la competencia federal? Y tal cuestión queda resuelta con mis anteriores demostraciones: ni la ley de 25 de Enero de 1854, ni la Ordenanza de las matrículas de mar de 12 de Agosto de 1802, ni la ley internacional que rige en los tribunales de almirantazgo, ni las regulaciones de comercio entre diferentes Estados, que no existen ni pueden entre nosotros existir, ni ley ni doctrina, en fin, de cuantas se han invocado, tienen aplicación á este caso. Aún cuando se pudiera consentir en que las leyes de Santa-Ana y del rey de España sean *leyes federales*, aún cuando se conceda que la fracción I del art. 97 se extiende á la aplicación de *doctrinas* más ó menos aceptables, ya sabemos que ninguna de esas leyes ni doctrinas citadas puede invocarse tratándose de la colisión de buques en ríos. Y esto basta para que no exista la competencia federal por el motivo que analizo, porque donde no hay ley federal que aplicar, los tribunales de la Federación no pueden evocarse el conocimiento de un negocio, en virtud de lo prevenido en esa fracción I.

Cuidadosamente he buscado alguna *ley federal*, menos aún, alguna ley nacional, siquiera de gobierno central, que rija la navegación de nuestros ríos y lagos interiores, y que pudiera aplicarse á este negocio, y no la he encontrado. La circular de 15 de Septiembre de 1853, que recuerda el cumplimiento de las de 26 de Agosto y 4 de Octubre de 1831, habla de *naufragios de buques que acontezcan en puntos inmediatos á las costas*, y la ley 1ª, tit. 8º del lib. 9º, Novís-Rec., á que esas circulares se refieren, no se ocupa sino de «nave, falúa ú otro navío cualquiera que peligrase *en el mar.*» (1) El decreto de diez de Febrero de 1842, solo declaró en plena fuerza y vigor la Ordenanza de matrículas «en todo aquello que no se oponga con las instituciones republicanas de la nación.» (2) La circular de 16 de Marzo de 1872, estableciendo en la manera de proceder respecto de las pesquerías *en las costas de la República*, no es aplicable á los ríos. [3] ¿Qué ley, qué reglamento, qué orden federal ha regulado la navegación de las aguas interiores, el tráfico mercantil en ellas? Yo no la conozco.

Se ha dicho que esa ley federal tan necesaria para que exista la jurisdicción de los tribunales federales es el Reglamento de luces y señales expedido por la Secretaría de Guerra en 12 de Septiembre de 1878, ¿Puede esto aceptarse? No lo creo así. Nada diré del modesto nombre de Reglamento que lleva, cuando sus disposiciones, aplicables en nuestra mar territorial aún á buques extranjeros, debían ser objeto de una ley como lo son en los Estados-Unidos, por ejemplo: tampoco disputaré si el Ministro de Guerra puede legislar sobre este punto, sino que aceptando ese Reglamento como si fuera una ley, solo notaré que no se puede aplicar á los ríos, porque terminantemente expresa que está dado «para evitar abordajes *en la mar.*» Los argumentos que se hacen en contra de esa declaración del Reglamento

1 Colec. de Dublán y Lozano, tom. 6º, pág. 668.

2 Obr. cit., tom. 4º, pág. 115.

3 Colec. del "Diario Oficial," tom. 12 pág. 644.

mismo, con el propósito de aplicarlo también á los ríos; lo que se dice de los *buques que no lleven cubierta*, de los de *cabotaje y pesca*, nada prueba, porque nadie ignora que á la mar y no solo á los ríos entran buques *sin cubierta*, como son generalmente los que en nuestras costas se dedican á la pesca. Todos esos argumentos tienen la respuesta que dí ya á los que se alegan para extender la Ordenanza de matrículas á los ríos, y no la repetiré: solo sí observaré que si en Francia, como dice Mr. Sibille, nadie tuvo la pretensión de aplicar la Ordenanza de 1681 á los ríos, en Méjico no se puede decir lo mismo respecto de las leyes expedidas para *la mar*.

Con esta materia mantiene cierta analogía otro argumento, que también se ha expendido en favor de la jurisdicción federal: se dice que el río Grijalva es una vía general de comunicación, sobre la que no puede legislar más que el Congreso de la Unión, según la fracción XXII del art. 72, y como se reconoce el hecho de que ese río no es navegable siquiera en toda la extensión del Estado de Tabasco, para prevenir la respuesta que de esa circunstancia surge, se agrega que del mencionado río parte la comunicación de una carretera decretada para el Estado de Chiapas. No quiero entrar de lleno en el fondo de la cuestión, sobre la interpretación que se da á aquel texto constitucional, y para no extenderme innecesariamente sobre esta argumentación, la aceptaré con todos los fundamentos de derecho y de hecho que se le dan, y concediendo hasta que el Grijalva sea una vía general de comunicación, por lo de esa carretera decretada para Chiapas, sólo preguntaré: ¿pues qué, los tribunales federales son competentes para juzgar de todos los hechos que pasan sobre las *vías generales de comunicación*? ¿Se puede sostener que los delitos cometidos en los caminos públicos sean de la competencia federal? Semejante consecuencia deducida del principio en que esa argumentación se funda, basta para que se desechen igualmente principio y consecuencia.

IX

Tratándose de un negocio en que se pretende restringir las facultades de los Estados, para ensanchar las de la Federación, no es extraño que se empleen todos los argumentos usados en tales ocasiones, para deprimir la soberanía local. Se dice, con este propósito, que los defensores de ésta intentamos erigir á los Estados en otras tantas potencias independientes, y tomando razones de la historia, se asegura que es una mera ficción que nuestros Estados hayan tenido una existencia propia, antes del establecimiento del régimen federal, como la tenían las trece provincias norteamericanas, antes de su independencia: se insiste en que los Estados no son dueños de los ríos que corren por su territorio, y que tanto por este motivo, como porque no tienen facultades para legislar sobre *derecho marítimo*, no pueden establecer *capitanías de puerto*, ni ejercer acto alguno de *policía fluvial*, á la que se persiste en llamar *marítima*: se dice, en fin, que la ley de clasificación de rentas, lo mismo la de 12 de Septiembre del año de 1857, que la de 30 de Mayo de 1868, es una ley obligatoria que priva á los Estados de toda jurisdicción en las aguas navegables. Debo decir siquiera dos palabras para satisfacer á estas argumentaciones.

De ellas me he ocupado en otras veces, cuando he tenido que defender la siempre combatida soberanía de los Estados: «Yo debo declarar que se adultera la teoría que sostengo, decía en una de esas veces, [1] cuando para impugnarla se la presenta tan monstruosa, como en este debate

1 "The powers not delegated to the United States, by the Constitution, nor prohibited by it to the States, are reserved to the States respectively or to the people."

se la ha supuesto. Yo jamás he querido sostener que los Estados tengan la soberanía que el derecho de gentes reconoce en las naciones independientes, ni que ellos no tengan prohibiciones: lo que sí sostengo es, que fuera de esas prohibiciones *expresadas* en la Constitución, los poderes federales no pueden crear otras nuevas, para restringir más la soberanía que la ley fundamental dejó á los Estados.» Después de esta declaración, cuya constitucionalidad es inatacable, la réplica que me ocupa no puede repetirse en un debate en que sólo se busque la verdad.

Las razones que tomadas de nuestra historia se aduce para no conceder á nuestros Estados la soberanía de que disfrutaban los de la Unión norteamericana, han sido también en otra ocasión objeto de mi estudio, sin encontrarles la fuerza que se les quiere dar. [1] Estas razones históricas no pueden prevalecer sobre el texto terminante del art. 117 de la ley suprema: «Las facultades que no están *expresamente* concedidas por esta Constitución á los funcionarios federales, se entienden reservadas á los Estados.» Ante precepto tan explícito tiene que enmudecer todo intento de dar á la Federación una facultad que no le está reconocida *expresamente*; y el juez que ha protestado hacer guardar ese precepto, está en el deber de desoír toda réplica que tienda á infringirlo, ya se inspire ella en consideraciones históricas ó en motivos de conveniencia pública, ó en cualquiera otra razón. ¿Es mala la ley? ¿Contraría ciertas tendencias centralizadoras que se creen buenas? ¿Se opone á nuestras tradiciones? Pues combátase de frente esa ley y refórmesela por los medios legales: declárese que el sistema federal es nocivo, perjudicial, si se quiere; pero no se pretenda, sobre todo llamándose amigo de ese sistema, desconocer las consecuencias de sus principios cardinales, no se intente hacer argumentos contra la ley para demos-

[1] De esta materia me ocupé en el amparo Willard, contenido en este tomo. Véanse las págs. 132 á 136.

trar la conveniencia de infringirla. Los que se empeñan en hacer ver cómo es diferente el origen histórico de la Federación en México y en los Estados-Unidos, para negar entre nosotros la soberanía local, nunca han querido comparar los textos de las Constituciones de los dos países, y esto se comprende bien: si aquellos estudios históricos traen como consecuencia, según ellos, que nuestros Estados tienen menos facultades que los del país vecino, este estudio de legislación comparada no solo combate esa consecuencia, sino que afirma la contraria. Dice esto la enmienda X de la Constitución americana: «Los poderes no delegados á los Estados-Unidos por la Constitución ni prohibidos por ella, quedan reservados á los Estados respectivamente ó al pueblo.» [1] Y hablándonos Story de la historia de ese texto, nos cuenta: «que cuando esta reforma se presentó al Congreso se hizo una proposición, para insertar la palabra *expresamente* antes de *delegados* . . . y entonces se dijo que era imposible limitar un gobierno al ejercicio de poderes expresos La moción en consecuencia fué desechada.» [2]

En los Estados-Unidos, pues, la Federación puede hacer aún aquello para lo que no está *expresamente* facultada, cosa que no sucede entre nosotros, ó lo que es lo mismo, allá tienen menos facultades los Estados que aquí. Si la soberanía local en México sufre ciertas restricciones de que se cree libre en la República vecina, depende esto de que en nuestra Constitución hay textos *expresos* que las imponen, sin ser por ello menos cierto que aquella enmienda X extiende más que nuestro art. 117 las facultades de la Unión. Esta verdad que se desprende de la comparación

(1) "The powers not delegated to the United States, by the Constitution, nor prohibited by it to the States, are reserved to the States respectively or to the people."

(2) "When this amendment was before Congress a proposition was moved, to insert the word 'expressly' before 'delegated'..... On that occasion it was remarked, that it is impossible to confine a government to the exercise of express powers..... The motion was accordingly negatived." On Const. núm. 1907.

de los dos textos, y el hecho notorio de que en aquella República los Estados son realmente soberanos dentro del límite constitucional, bastan para destruir por su base la pretensión de negar en México la soberanía local, aunque la consagre la Constitución, y solo porque nuestra historia difiere de la de los Estados-Unidos respecto del establecimiento del sistema federal.

¿Tendré necesidad de insistir en que la navegación *marítima* no es la navegación *fluvial*, en que el derecho marítimo nada tiene que ver con los ríos? Sería ello incurrir en repeticiones que son siempre innecesarias. No lo haré, sino que refiriéndome á lo que antes he dicho sobre estos puntos, me bastará asegurar que los Estados, si bien no pueden establecer *capitanías de puerto*, porque ellas ejercen sus atribuciones en *la mar* y no en los ríos, sí tienen facultades para ejercer actos de *policía fluvial*. Los textos constitucionales sostienen estos asertos.

Tuve un día necesidad de demostrar en este Tribunal, que la ley de clasificación de rentas de 12 de Septiembre de 1857 es notoriamente anti-constitucional, y hasta hoy nada se ha dicho que esa demostración infirme. (1) Hoy sería inoportuno empeñarme en evidenciar que esas leyes, buenas en un gobierno central, nada pueden en contra de la soberanía de los Estados, garantida como lo está por la Constitución, porque esas leyes no pueden quitarles una sola de las facultades que esta les da. Pero haciendo á un lado esa cuestión, y aun reconociendo que los ríos navegables sean propiedad nacional, no se puede de ello inferir que sólo la Federación ha de juzgar de los hechos que en ellos tengan lugar. Sobre este particular tampoco repetiré mis anteriores demostraciones; observaré únicamente que los ríos navegables, en tanto son bienes nacionales, en cuanto que no es lícito á ningún particular adquirirlos, por-

(1) El amparo Willard, págs. 143 y siguientes de este tomo.

que todos tienen derecho de servirse de ellos, en cuanto que la misma Nación no puede enajenarlos, como no puede enajenar cualquiera otra parte del territorio nacional. Los ríos pues, no son nacionales en el sentido de excluir á la autoridad local del ejercicio de las funciones de su competencia en ellos, en el sentido de que la Federación disponga de las aguas navegables como mejor le plazca. Y sí, según antes hemos visto, ni la verdadera propiedad federal en un edificio, en el Palacio de Justicia por ejemplo, hace competente á la Federación para juzgar de todos los hechos que en él pasen, ¿cómo se quiere que la cualidad de bienes nacionales que los ríos pueden tener, dé fuero federal á los negocios que con ellos se relacionan?

X

Para acabar de fundar mi voto particular y exponer las razones que me han obligado, con pena, á disentir de la opinión de la mayoría de la Sala, tengo ahora que ocuparme especialmente de los motivos que en el debate se consideraron bastantes á decidir la competencia en favor del Juez de Distrito. Dos son esos motivos, que pueden tenerse como fundamento del fallo. El primero, que la responsabilidad de un abordaje debe juzgarse por las leyes de navegación, para resolver si por su falta de observancia ó cumplimiento ha ocurrido la colisión; y es el segundo, que esas disposiciones sobre navegación en la mar territorial y en los ríos navegables que comunican con ella, son por su naturaleza federales, porque no afectan solo á diversos Estados, sino que aun pueden comprometer las relaciones exteriores, pues por los principios del derecho de gentes ó por

los tratados, pueden tener aplicación á buques extranjeros. Voy á indicar siquiera las gravísimas razones que me asisten para no aceptar esos fundamentos de la competencia federal.

¿Es cierto que sin leyes de navegación no se puede juzgar de la responsabilidad de un abordaje? No lo creen así los países más respetables por su marina y por la jurisprudencia que tienen sobre esta materia establecida. Hemos visto ya que en Francia los abordajes no marítimos se rigen por el derecho común: al responsable de un siniestro de esa clase se le aplica el art. 1382 del Código civil, que dice: «Todo hecho del hombre que ocasiona á otro un perjuicio, obliga á aquel por cuya causa ha ocurrido, á repararlo.» [1] Para juzgar si determinado abordaje es fortuito, culpable ó criminal, se atiende á las reglas y prácticas de la navegación determinadas por la costumbre, si ellas no están fijadas por la ley; se atiende á todas las pruebas, inclusa la pericial, que el derecho común reconoce, siempre que se trata de averiguar si un siniestro, una desgracia, si la explosión de una caldera de vapor, si el incendio de una casa, si el descarrilamiento de una locomotora, si el vuelco de un carruaje, si un siniestro que ha ocasionado pérdidas de vidas ó de propiedades, ha sido resultado del caso fortuito ó hijo de una falta ó delito. En los Estados-Unidos, en donde, como sabemos también, se siguen reglas contrarias respecto de esas colisiones en ríos, y en donde existe una ley para prevenirlas, no se desconoce la verdad de no ser necesarias las leyes ó disposiciones legislativas para juzgar de la responsabilidad de los abordajes. Una sentencia de la Suprema Corte de esa República habla sobre este punto así: «Las prácticas llamadas leyes marítimas y que tienen el efecto de regulaciones obligatorias para prevenir las colisiones entre buques ocupados en la na-

(1) «Tout fait quel conque de l'homme qui cause á autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel est arrivé, á le réparer.»

vegación, existían mucho antes de que hubiera alguna legislación sobre este punto, tanto en este país como en aquel del que nuestro sistema judicial fué tomado. . . .»

« . . . Las sentencias de los tribunales manifiestan que tanto las Cortes de la common law como las de almirantazgo, se referían constantemente á las prácticas establecidas en la mar como reglas de decisión para determinar si en algún caso particular se había cometido alguna falta en la navegación.» (1) Y como esto se decía en 1875, mucho tiempo después de la ley de 1864, que establece las reglas para prevenir las colisiones, se agregaba: . . . «pero es bien sabido que en tales litigios surgen frecuentemente cuestiones que no prevén las disposiciones legislativas . . . y en tal caso, están autorizados los tribunales para apelar á los usos ó prácticas de la mar.» (2) Las doctrinas francesas, americanas é inglesas me sirven de fundamento para no estar conforme en el punto de que se necesiten ciertas disposiciones sobre navegación, codificadas como si fueran leyes, para juzgar de la responsabilidad de un abordaje.

Tengo, además, otra razón: si mi opinión no fuera correcta, se seguiría de ello que en México no se podría juzgar de ningún abordaje marítimo anterior al 12 de Septiembre de 1878, fecha del Reglamento expedido para *evitar abordajes en la mar*, y se deduciría, además, que hasta hoy no se podría calificar ningún abordaje no marítimo porque hasta esta fecha no hay ley que hable de él. De esto vendría como consecuencia, que de la colisión del «Fé-

(1) «Usages called sea laws, having the effect of obligatory regulations to prevent collisions between ships engaged in navigation, existed long before there was any legislation upon the subject, either in this country or in the country from which our judicial system was largely borrowed. . . .»

« . . . The judicial reports show that the courts both common law and admiralty where constantly in the habit of referring to the established usages of the sea as furnishing the rule of decision to determine whether any fault of navigation was committed in the particular case.»

(2) « . . . but it is well known that questions often arise in such litigations, outside of the scope and operation of the legislative enactments. . . . and it is competent for the court, in such a case, to admit evidence of the usage.» The «City of Washington.» Otto's reports, vol. 2^o, págs. 31 y 32.