

hagan cuantas diligencias sean posibles para salvar (la carga) mediante la jurisdicción que tienen ..... y que como protectores del comercio deben y pueden entender en todas estas materias ..... averiguando con toda justificación lo que á cada interesado tocara ..... *procediendo contra algunos, si se hallaren culpables en el naufragio* ..... oyendo á los expresados verbal y judicialmente, etc.» No se puede conceder en términos más explícitos la jurisdicción á un tribunal para conocer de determinados negocios.

Si conforme al artículo 17, tit. 6.º de la Ordenanza de matrículas, y á la Real Orden de 20 de Mayo de 1804, <sup>1</sup> el tribunal de marina, en donde no regia la Ordenanza de Bilbao, debía limitar su conocimiento á la *parte facultativa y criminal* de la varada, naufragio, abordaje, etc., para que después los consulados juzgaran de las materias pertenecientes al comercio, en donde este Código estaba vigente, muy diversa regla debía observarse. Y reconociendo que las reales cédulas que lo aprobaron privaron al Consulado de Bilbao de ejercer jurisdicción en materia criminal, debiendo éste en todos casos remitir á los culpables á la justicia ordinaria, «para que ella los condene á la pena que merezcan, según la gravedad del delito.» es preciso reconocer también que no podían ser competentes los jueces de marina en los países regidos por esta ley, para conocer ni de la parte criminal de un naufragio, puesto que á los responsables se debían remitir á la justicia ordinaria. Esto, indispensablemente, ha tenido que suceder en México y en Bilbao bajo el imperio de ese Código.

Pretender ahora que los tribunales federales, á quienes sin razón se les supone sucesores de los tribunales de marina, conozcan de todos los naufragios ya en el mar, ya en los ríos, cuando las mismas leyes en que esa pretensión se quiere fundar, negaron tal jurisdicción á esos tribunales en los casos de que he hablado, es una pretensión condenada por las mismas leyes que en su apoyo se invocan. No es mi objeto ocuparme del naufragio marítimo, ni fijar la competencia de los tribunales que de él conocen, ni señalar qué parte de las antiguas leyes españolas han quedado vigentes después de las modificaciones operadas por nuestra actual legislación: <sup>2</sup> ocuparme de esos puntos sería desviarme por completo de de mi propósito: éste ha quedado cumplido y satisfecho desde que he probado, como creo haberlo hecho, que aun suponiendo íntegro el vigor de la Ordenanza de matrículas de mar, que aun concediendo que los tribunales federales sean los sucesores de la jurisdicción de marina, no es exacto, no es sostenible que el abordaje, el naufragio ocurrido en río, esté sujeto á las prescripciones de esa ley.

### III

Se ha pretendido fundar la competencia federal en otros motivos: se ha dicho «que los ríos, lagos y demás aguas interiores forman parte del mar, puesto que pertenecen á ese conjunto de aguas que rodean la tierra,» y de esto se ha querido deducir la consecuencia de que siendo na-

<sup>1</sup> Nota 10 á la ley 10, tit. 7.º, libro 6.º, Nov. Recop.

<sup>2</sup> Desde que se publicó el «Reglamento para el buen orden y policía de los puertos de mar» en 12 de Septiembre de 1879, la vigencia de las Ordenanzas de matrículas es aun más disputable. Sin inquirir si caben en las disposiciones de un reglamento preceptos tan importantes como los que aquel contiene es un hecho que él ha refundido los preceptos que podían considerarse vigentes en la antigua Ordenanza. De notarse es que ese Reglamento no está hecho para «los ríos» sino para «la mar.» Sus artículos 176 al 190, que tratan de los abordajes «marítimos», contiene las prescripciones que deben reputarse conforme con nuestra legislación vigente. Se observará que en lugar de que el tribunal especial de marina conozca «de la parte facultativa y criminal del hecho», hoy el capitán de puerto no puede más que levantar la acta de que hablan los artículos 179 y 181, y esa acta con su parecer en cuanto á la culpabilidad ó inculpabilidad que aparezca, se remitirá al Juez de Distrito para que ésta proceda como estime arreglado á derecho (artículo 183.) Este Reglamento deja bien definidos varios puntos que se han debatido en este negocio. Yo no he querido hacer uso de él para refutar las argumentaciones que se toman de la Ordenanza de matrículas para no fundar las mías en un Reglamento de cuya validez se duda, al menos en cuanto á ciertos puntos.

vegable 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 prohibido 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 ésta, 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;» <sup>1</sup> 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*, 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.*» <sup>2</sup> 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.» <sup>3</sup>

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 proporciones 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 constantemente 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 territo-

<sup>1</sup> «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 enclavées dans son territoire.» Calvo. Le droit international théorique et pratique, tome 1.º, página 306, segunda edición.

<sup>2</sup> Riquelme. Elementos de derecho público internacional, tomo 1.º, página 100.

<sup>3</sup> «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 des navires non suspects qui ne menacent en rien sa sûreté.» Fiore. Nouv. droit intern. publ., tome 1.º, pag. 373.

riales esas aguas están incluidas, tiene el derecho de excluir á cualquier 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.»<sup>1</sup> 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.»<sup>2</sup> . . . . . Y esto á diferencia de aquellos ríos que corren por el territorio de diversos Estados, pues en éstos, «el derecho de navegación para asuntos comerciales, es común á todas las naciones que habitan las diferentes partes de sus riberas.»<sup>3</sup> . . . . . Siendo todavía este derecho de navegación común, un *derecho imperfecto*, cuyo ejercicio debe arreglarse por los tratados.<sup>4</sup> 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 solo* tiene autoridad y poder para reglamentar su navegación.»<sup>5</sup> Y respecto de esos mismos ríos que no corren sino por el territorio de un Estado, que no sirven de vía de comunicación entre 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, reglamentar y aun prohibir su uso según lo juzgue conveniente.»<sup>6</sup>

Si la libertad de navegación en los mares es un principio definitivamente conquistado por el derecho de gentes, la de los ríos, aun de aque-

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 those 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. . . . ."

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

4 Wheaton. On international law. Edic. 8ta. by Dana, núms. 133, 134, 132 y 133.

5 "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 réglemter la navigation." Calvo. Obra y tomo cit., pág. 347.

6 "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 ces eaux, en réglemter et même en interdire l'usage, selon qu'il le juge convenable." Calvo. Obra y tomo cit., pág. 330.

llos 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.<sup>1</sup> 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 éstas 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 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 solo los poderes federales tienen facultad de resolver todo lo relativo á ellos, no solo 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. 2.º del tratado de México con la Confederación alemana del Norte, de 28 de Agosto de 1869, art. 2.º del tratado con Italia de 14 de Julio de 1870, etc.) Y el artículo 10 del tratado con los Estados- Unidos del Norte de 5 de Abril de 1831, que permite la entrada

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

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 éstos 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 éste 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 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 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 terminos: 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,<sup>1</sup> 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 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 propie-

<sup>1</sup> Ley de 30 de Mayo de 1868. Fracciones V. XIII y XVI. Colección de Lozano, tomo X, pág. 331.

dad 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 éstos 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 artículo 1° 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.»<sup>1</sup> 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.»<sup>2</sup> Estas leyes, que como se ve, lo observaré de paso, concuerdan sustancialmente con el artículo 22 del título 6° 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 artículos 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 reglamentada conforme á la disposición del artículo 1382 del Cód. civ. y no conforme al artículo 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 ma-

<sup>1</sup> «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.

<sup>2</sup> «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 jurispr.—verb. Organization maritime, número 742.

nera absoluta á la navegación interior.»<sup>1</sup> Como se ve en estas palabras, la discrepancia de opiniones versa únicamente sobre la competencia, ó bien del Juez mercantil, ó bien del común, 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 limitrofe como el Rhin, «intervienen los tratados internacionales para reglamentar todos los detalles de la policía de la navegación.»<sup>2</sup>

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.<sup>3</sup> 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.»<sup>4</sup> y aquella creencia se funda en que «Las razones que han obligado al legislador á decretar los artículos 407, 435 y 436 del Cód. com., militan en favor de la navegación interior.»<sup>5</sup>

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.»<sup>6</sup> 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,<sup>7</sup> y otras en que se trató de esos siniestros en que hubo pérdidas de vidas á consecuencia de colisiones criminales.<sup>8</sup> Mr. Sibille defiende la teoría de que el abordaje no marítimo está sujeto al derecho común, y que en los términos que éste 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 artículos 407, 435 y 436 forman una legislación particular y excepcional, es decir, que aquellos presentan unos principios y un procedimiento que no son aplicables más que á las colisiones entre navíos empleados en la navegación marítima.»<sup>9</sup> 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 tenía tam-

<sup>1</sup> «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 et 436. Cód. 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 Cód. 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 Cód. de commerce sur l'abordage doivent s'appliquer d'une manière absolue à la navigation intérieure.» Dallos. *Obra cit.* Verb. Voirie par eau, número 320.

<sup>2</sup> «Il intervient des traités internationaux pour régler tous les détails de la police de la navigation.» Dallos. *Obra cit.* número 328.

<sup>3</sup> Cours de Droit commercial, tom. 1.º, núm. 192, in fine.

<sup>4</sup> «Les tribunaux ont accepté la doctrine de Mr. Sibille.»

<sup>5</sup> «Les raisons qui ont porté le législateur à édicter les arts. 407, 435 et 436 Cód. com. militent en faveur de la navigation intérieure.» Les devoirs et les obligations des divers commissionnaires, tom. 3.º, página 445.

<sup>6</sup> «Pendant il paraît certain que si l'on 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.*, página 276.

<sup>7</sup> 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 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., pag. 282.

<sup>8</sup> *Idem idem*, pag. 284.

<sup>9</sup> «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, pag. 5.

bién el mismo título: *de los navíos y otros buques del mar*. Ella habia dado jurisdicción sobre todos los buques de la navegación marítima, y ésta jamás ha tenido la pretensión de extenderla á todos los que naveguen en el interior con motivo de esta expresión genérica: *navíos*.<sup>1</sup> 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 éste, de su completa reparación.<sup>2</sup>

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, hasta 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.

## 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 podia 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;»<sup>3</sup> y la ley de 24 de Septiembre de 1789, que organizó el Poder Judicial, dispuso en su acción novena que «. . . . también tendrá *exclusivo y original conocimiento de todas las causas civiles de almirantazgo y jurisdicción marítima*, incluyendo los embargos bajo las *eyes de impuestos, navegación 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 también sobre la alta mar, dejando á salvo á los litigantes en todo caso el derecho á los recur-

<sup>1</sup> «L'Ordonnance de 1681 avait aussi le même titre "de navires et autres batiments de la mer." Elle avait donné juridiction sur tous les batiments de la navigation maritime, et celle-ci n'a jamais élevé la prétension de l'étendre à tous ceux qui naviguent à l'intérieur à raison de cette expression générique, "navires." *Jurisp. et doct.* en mat. d'abordage, pag. 6.

<sup>2</sup> *Loc. cit.*, pag. 8.

<sup>3</sup> «Shall extend, . . . to all cases of admiralty and maritime jurisdiction. Art. 3.º, sección 2.º»

sos de la *common law*, cuando ésta es competente para darlos.<sup>1</sup> Esta ley expedida en los primeros días de la República, cuando vivían aún los autores de la Constitución, cuando estaban recientes los recuerdos de la discusión sobre el alcance y los motivos del precepto constitucional, esa ley nunca se interpretó ni menos se aplicó por los tribunales á la navegación de los ríos fuera del límite de la marea; por el contrario, creyendo que ese precepto no hacía más que sancionar las doctrinas recibidas del almirantazgo inglés, que limitan su jurisdicción hasta donde llega el flujo y reflujo de la marea (*only upon waters within the ebb and flow of the tide*), se entendió siempre, y esto durante largos años, que los tribunales federales nada tenían que ver en la navegación de los ríos. Esta fué la jurisprudencia establecida en los Estados Unidos durante medio siglo. Varias ejecutorias dan testimonio de ese hecho.<sup>2</sup> Séame permitido de paso hacer notar cómo la ley inglesa concuerda en este punto con la española y la francesa: según esas tres muy respetables legislaciones, la jurisdicción del almirantazgo no se puede ejercer en *agua dulce*.

El comercio de la parte occidental de los Estados Unidos, interesado en la navegación de los grandes lagos y de los ríos, comenzó á manifestarse descontento de esa doctrina, según nos lo dice un magistrado de la Suprema Corte,<sup>3</sup> 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 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;»<sup>4</sup> y en ella 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 llegue 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.»<sup>5</sup> 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 por completo el antiguo reconocido límite de la jurisdicción de almirantazgo, para que ésta se extendiera hasta los ríos.

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*

1 "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 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."

2 The Jefferson.—Wheaton's reports, vol. 10, pág. 428.  
3 Mr. Clifford en su opinión en el caso del Lottawana.—Wallace's reports, volumen 21, pág. 535.  
4 "An act 'extending' the jurisdiction of the district courts to certain cases 'upon the lakes and navigable waters connecting the same.'"

5 "That the district courts of the United States shall have..... the same jurisdiction in matter of contract and tort arising in, upon, or connecting..... vessels of twenty tons burden and upwards enrolled and licenced for the coasting trade and at the time employed in business of commerce and navigation between ports and places in 'different 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. 5.º, páginas 726 y 727.

brought face to face to the question) sobre si la marea debía ser el límite de la jurisdicción marítima.<sup>1</sup> Esto tuvo lugar en 1851 con motivo de una colisión entre el vapor remolcador *Genesee Chief* y la goleta *Cuba* en el lago Ontario. En ese caso no sólo 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 nación extranjera. Un grande y próspero comercio se hace por medio de ellos entre diferentes Estados y una nación 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.»<sup>2</sup> En defensa de aquella ley y de la jurisdicción marítima en los lagos, agregaba: «La única objeción hecha á esa jurisdicción es que no hay marea en los lagos y en las aguas que se comunican con ellos.»<sup>3</sup> Y la respondía diciendo: «Si estas aguas son públicas y navegables y por medio de ellas se hace el comercio entre diferentes Estados ó naciones, la razón para la jurisdicción es la misma. Si alguna distinción se quiere hacer..... es enteramente arbitraria.»<sup>4</sup> Y luego, precisando su concepto sobre el comercio entre *diferentes Estados*, razón capital de la defensa de la ley, decía: «.....La ley de 1845 se extiende sólo á tales buques cuando ellos están haciendo el comercio entre *diferentes Estados*. Ella no se aplica á buques ocupados en el *comercio doméstico de un Estado*..... Y los tribunales locales..... ejercen jurisdicción concurrente en *todos los casos* que ocurran dentro de sus respectivos territorios, tan extensa é independientemente como fué ejercida por los antiguos trece Estados en los ríos en que se hace sentir la marea.»<sup>5</sup> La Corte, á pesar de la opinión del magistrado Daniel, que dijo que la Constitución no se podía interpretar por consideraciones geográficas, ni de conveniencia mercantil, aprobó la opinión de Mr. Taney y quedó definido el punto de que la *marea* no era ya el límite de la jurisdicción de almirantazgo, cuando se tratara de aguas navegables que comunican entre sí á diversas naciones ó Estados.<sup>6</sup>

Después, en 1857, vino el caso de la colisión de los vapores *Wetumpka* y *Magnolia*, y en él se modificaron esencialmente por la Corte las opiniones de Mr. Taney, extendiendo la jurisdicción de almirantazgo hasta el comercio dentro de los límites de un Estado. Esta colisión tuvo lugar en el río Alabama, y por esto el magistrado Campbell, que disintió de la mayoría de la Corte, y que invocó para combatir la nueva extensión que se pretendía dar al almirantazgo, las mismas razones que Mr. Taney había alegado para que la marea no le sirviera más de límite, decía esto: «El río Alabama no es un mar interior..... El comercio que se hace en él consiste principalmente en los productos del Estado y los objetos recibidos en cambio en el único puerto del Estado.»<sup>7</sup> La ma-

1 Opinión 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 prizes 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."

3 "The only objection made to this jurisdiction is that there is not tide in the lakes or the waters connecting them."

4 "If it is a public navigable water, on which commerce is carried on 'between different States or nations' the reason for the jurisdiction is the same. And if a distinction is made..... it is merely arbitrary."

5 "..... the act of 1845 extends only to such vessels when they are engaged in commerce between 'different States.' It does not apply to vessels engaged 'in domestic commerce of a State....' And the State courts..... exercise a concurrent jurisdiction 'in all cases' arising within their respective territories, as broadly and independently as it is exercised by the old thirteen States, whose rivers are tide waters."

6 *Genesee Chief*, v. *Fitzhugh*, Howard's reports, vol. 12, págs. 450 y siguientes.

7 "The Alabama river is not an inland sea..... The commerce that passes over it, consists mainly of the products of the State and the objects received in exchange at the only sea port of the State."