

lleguen las aguas en las playas ó costas, durante las mareas, determina la línea divisoria entre la jurisdicción del almirantazgo y la del derecho comun, así tambien debia suceder en los puertos y ensenadas que tienen mareas, y que la jurisdicción del almirantazgo se extendia á estas aguas, y á las de los rios, hasta pasados los primeros puentes. Se admitió, sin embargo, que el derecho comun originalmente habia tenido jurisdicción en alta mar, concurrente con la del almirantazgo, y se reconoció que en la actualidad pretende tenerla ademas sobre casos que nótoriamente pertenecen al almirantazgo, tanto en lo civil como en lo criminal.

Resulta de dicha reseña, que hasta la expedición de los estatutos de Ricardo II, estaban sujetos á la jurisdicción del almirantazgo todos los contratos marítimos, los delitos, injurias y

tea, una de las islas «Sociedad,» que quedaba cubierto con el agua durante la creciente y seco en la menguante, debia considerarse ó no como de alta mar para el efecto de conferir jurisdicción criminal, pues un mismo lugar puede reputarse de alta mar durante la creciente, y ser estrictamente una parte de la tierra en la menguante, como sucede en las riberas del mar, segun las doctrinas que se sentaron en el «*Constables case*,» [5 Co. 106 a.] En los casos «*United States v. Ross*» [1 *Gallison*, 624] y «*United States v. Pirates*,» [5 *Wheaton*, 184] se declaró terminantemente que un buque que se hallaba en un puerto abierto, dentro de una legua marítima de la costa, *estaba en alta mar*, segun la sección 8ª de la ley de 30 de Abril de 1790, y que por esta razon los tribunales federales tenían expedita su jurisdicción. En esa ley el término «alta mar» comprende aquellas aguas de la costa que están fuera de los límites de la raya que marcan las aguas en tierra durante la bajamar. Pero á pesar de esta decisión, en el caso «*United States v. Robinson*,» [4 *Mason*, 307] se declaró que un delito cometido en una bahía enteramente cerrada de arrecifes, no habia sido perpetrado en alta mar. Son tan contradictorias las decisiones judiciales de dichos casos, que no es posible fijar conclusiones definitivas en esta materia.

Parece que todos convienen en que el almirantazgo tiene jurisdicción para conceder *indemnización de perjuicios por agravios* ó daños personales cometidos en alta mar; que en Inglaterra las aguas sujetas á las mareas, que se encuentran en la demarcación de un condado no están bajo la jurisdicción del almirantazgo; (*Coke's 4th Instit.* 134; 2 *Brown's Civil and Admiralty Law* 111; *The Nicolás Witzén*, 3 *Hagg. Adm* 369); pero que sí lo están en los Estados Unidos, donde esa jurisdicción puede conocer de los delitos cometidos en ellas. (Véase á Curtis, *Treatise on Seamen*, p. 262 y los que cita) Aun mas: el almirantazgo podrá conocer de los delitos de tracto sucesivo, comenzados en tierra y

faltas cometidos en alta mar, y en los puertos y bahías, hasta donde llegan las mareas: que la interpretación que el derecho comun dió á esos estatutos la restringió á los casos ocurridos exclusivamente en el mar; pero que esa interpretación no podia sostenerse en principio, y ademas que se contradecian entre sí las decisiones que se fundaban en ella; mientras que la del almirantazgo dejaba intacta la antigua jurisdicción, era conforme con las palabras y la mente de dichos estatutos, y con las razones de congruencia y de conveniencia pública. El tribunal juzgó que las decisiones del derecho comun en esta materia no podian vencer en sus fundamentos á las de los grandes civilistas del almirantazgo. Durante la época colonial, los tribunales del vice-almirantazgo ejercieron una jurisdicción muy amplia, tanto como la que hoy se sostiene, sobre todos los con-

sumados en aguas que tienen mareas. «*Plumer v. Webb*» [4 *Mason*, 383, 384; *Steele v. Thatcher*, [ *Ware Admiralty* 91 ] Se admite, sin embargo, que en este país, tambien los tribunales del derecho comun tienen jurisdicción para conocer de los contratos de los marineros y de los delitos cometidos en alta mar. Mas estos tribunales no son competentes para conceder un remedio *in rem*, y solo conceden remedios personales.

En el caso «*The Steamboat Black Hawk*,» fallado en el tribunal del distrito setentrional de New York, [ *Conkling's Treatise*, 2ª ed p. 350. *note* ] se declaró que eran casos de la jurisdicción del almirantazgo ciertos embargos hechos en el «San Lorenzo,» en lugares muy distantes de aguas sujetas á las mareas, como en Ogdensburgh, y en algunos puntos del lago Ontario, por infracción de las leyes de navegación de los Estados Unidos. El instruido magistrado que sentenció, fundó su decisión en la práctica constantemente aplicada y jamás contrariada de mas de cincuenta años; pero con mucha buena fé reconoció que podia disputarse la jurisdicción de almirantazgo del tribunal, que debia sostenerse en vista del trascurso del tiempo que llevaba de ejercerse. En el caso de «*Wyman v. Hurlburt*,» [12 *Ohio*, 81] el tribunal pasó sin resolver la cuestión de si las aguas no sujetas á las mareas en los grandes lagos, estaban bajo la jurisdicción del almirantazgo. Pero en la actualidad y á virtud de la ley de 26 de Febrero de 1845, en todo lo que se refiera á contratos y delitos que tuvieren lugar á bordo de cualquiera clase de buques de 20 toneladas para arriba, con patentes para hacer el comercio de cabotaje entre puertos pertenecientes á distintos Estados y territorios, sobre los lagos y las aguas navegables por las cuales se comunican, los tribunales de distrito tienen la misma jurisdicción que la que ejercen sobre los casos ocurridos á bordo de los buques destinados á la navegación y comercio en alta mar, ó en aguas

tratos y delitos marítimos que tenían lugar, no solo en alta mar, sino tambien en los puertos; y cuando la constitucion invistió á los tribunales federales con la jurisdiccion de almirantazgo y *marítima*, intencionalmente usó de esta última palabra para remover cualquier duda que pudiera ocurrir. La equidad general, la sencillez de los procedimientos del almirantazgo, y la política y sabiduría del código marítimo, en el que se encuentran incorporados la ilustrada razon del derecho civil, con las costumbres y usos de las naciones marítimas, y que norma con sus decisiones las relaciones comerciales de todas las naciones del mundo, recomendaban que se adoptara esta inter-

sujetas á la jurisdiccion de almirantazgo y marina de los Estados Unidos. El derecho marítimo de los Estados Unidos constituirá la regla de decision de dichos casos hasta donde sea aplicable, en la misma manera y extension, y usándose de la misma equidad con que se aplica actualmente en los casos de jurisdiccion de almirantazgo, con la salvedad de la garantía del juicio por jurados y de los remedios del derecho comun, cuando fueren procedentes. [\*]

[\*] La jurisdiccion que tienen los tribunales de distrito en los casos de almirantazgo no se deriva de la ley de 1845, sino de la misma constitucion federal; ni se limita á las aguas que tienen crecientes y menguantes, sino que se extiende á los lagos y rios navegables en los cuales se hace el comercio entre dos ó mas Estados, ó entre los Estados y una nacion extranjera. *The Bacchus*, [1. *Newberry Admiralty* 1.]

En el caso de la *Jenny Lind*, [1 *Newberry Adm.* 443] el tribunal sostuvo que la jurisdiccion del almirantazgo estaba ya establecida de una manera indisputable en toda la longitud y anchura del rio Mississippi, y en todos los demas rios públicos, hasta donde sean navegables desde el oceano por buques de diez toneladas.

En el de "*Jackson V. Steamboat Magnolia*," [20 *Howard vs.* 296] se confirmaron los principios en que se fundaba esa decision, y la Suprema Corte declaró que el tribunal federal del distrito del centro de Alabama, era competente para conocer de una colision de dos barcos ocurrida en el rio Alabama, dentro de la demarcacion de un condado, y fuera de aguas sujetas á las mareas á pesar de que dicho rio corre al través del Estado de su nombre, y no sirve de límite entre Estados colindantes. Los Sres. Magistrados Catron, Daniel y Campbell, disintieron de la mayoría de la Corte. El primero expuso que creía un deber de su parte hacer una protesta solemne contra la decision de la Corte y contra la doctrina que se alegaba en su apoyo "como una violacion de la carta fundamental, é insistió en union de Mr. Campbell, en que las pretensiones de la Corte eran inconstitucionales, diciendo ámbos que á su juicio el fallo daba una extension incalculable á la jurisdiccion, mucho mayor que todos los demas que hasta entonces se habian pronunciado, y que debia crear necesariamente una revolucion en las facultades de almirantazgo que ejercen los tribunales de los Estados Unidos."

pretacion amplia y liberal de las facultades de almirantazgo que ejercen los tribunales de distrito, extendiéndolas á todos los contratos y delitos marítimos. \*

(\*) En el caso de que nos ocupamos, el Magistrado Story dijo que en los contratos marítimos se comprendian, entre otras cosas, las cartas partidas, fletamentos, las hipotecas marítimas, los contratos relativos á servicios marítimos, como los de construir, reparar, abastecer y navegar un buque, los celebrados entre sus condueños, los contratos y cuasi-contratos sobre averías, contribuciones y pólizas de seguros. Manifestó que estos últimos en algunos países extranjeros están sujetos á la jurisdiccion de los tribunales de almirantazgo, como contra-marítimos. [\*]

(\*) Este punto fué muy discutido en la Suprema Corte en el caso "*New Jersey Steam Navigation Company v. Merchant's Bank*" (6 *Howard U. S.* 344.) La corte aprobó por mayoría de votos el fallo del tribunal de circuito en Rhode Island, procediendo en almirantazgo, en una demanda personal contra una compañía de vapores de rio, por pérdidas de numerario en uno de sus vapores, ocasionada por el fuego. El Sr. Magistrado Nelson, encargado de redactar la sentencia de la Corte, sostuvo que la Constitucion al conceder la facultad, no pudo haberse referido á la jurisdiccion del almirantazgo tal cual se ejercia en Inglaterra cuando aquella se formó; y que, aun suponiendo que así hubiera sido, la manera como se habia interpretado la Constitucion, tanto por el poder legislativo como por el judicial, le daba mucha mayor amplitud, fuera de que habia precedentes netamente aplicables al contrato en cuestion. En el caso de "*Moorewood V. Enequist*," (23 *Howard U. S.* 491] se volvió á decidir que los contratos de carta partida y fletamentos están sujetos á la jurisdiccion de almirantazgo que ejercen los tribunales federales. Allí se declaró que segun la mente de la constitucion y de la ley del Congreso, eran contratos marítimos sujetos como tales á los tribunales de almirantazgo de la Union, sea que se entablara el procedimiento *real ó personal*. En el de "*Waring v. Clarke*," [5 *Howard U. S.* 441] se sentaron los mismos principios generales, sosteniéndose que el almirantazgo era competente para conocer de las colisiones ocurridas en los rios, en aguas que tenían flujo y reflujo, aunque se hallaran *infra corpus comitatus*. La cláusula del *Judiciary Act* que deja á salvo á los litigantes en ciertos casos los remedios del derecho comun, tiene el sentido de que cuando concurran las dos jurisdicciones, la del derecho comun no se considera fenecido por virtud de la ley.

No es competente la jurisdiccion del almirantazgo para conocer del caso en que los constructores de un buque solicitan que se declare que tienen hipoteca tácita sobre él, por el trabajo y los materiales empleados en la construccion, cuando no la establece el derecho local del Estado donde se construyó. "*The People's Ferry Company V. Beers*" [20 *Howard U. S.* 393] En el caso de "*Roach et al V. Chapman et al.*" [22 *Howard U. S.* 129] se negó á conocer la jurisdiccion federal, porque el buque no habia sido construido en aguas sujetas al flujo y reflujo, á pesar de que el derecho del Estado concedia la hipoteca tácita á los constructores. Tampoco es del conocimiento del almirantazgo un contrato de sociedad en virtud del cual una de las partes de-

Todavía falta que se discuta y se declare definitivamente por la Suprema Corte federal la extensa jurisdicción civil que dió al almirantazgo el tribunal de circuito de Massachusetts. Los tribunales de circuito y de distrito de la Federación la han sostenido reiteradas veces con posterioridad. En el caso de "*Plumer v. Webb*" (4 *Mason* 380) se sostuvo la jurisdicción del almirantazgo para conocer de contratos marítimos con fundamento de la doctrina sentada en el relacionado de "*Lovio v. Boit*," añadiéndose que como los tribunales de almirantazgo funcionan como los tribunales de equidad, administrando justicia sobre los mismos principios y prestan las mismas garantías de justificación que éstos, los relacionados contratos constituían un objeto propio de su jurisdicción, supuesto que deben interpretarse latamente según los dictados de la equidad y buena fé. Además; la misma doctrina fué explícitamente reconocida en los casos de "*Steele v. Thatcher*," y "*Drinkwater v. The Brig Spartan*," resueltos en el tribunal de distrito de Maine (*Ware Admiralty* 91, 149). Se dijo que hacia mas de doce años que habia sido presentada al público, sin que durante ese intervalo se hubiera atacado sus principios ó conclusiones: que con fundamento de ella se habia declarado que el almirantazgo tenia

bia poner el capital y la otra su trabajo ó industria para la construcción de un buque.

En el caso de "*Ward v. Thompson*," [22 *Howard U. S.* 330] se trataba de un buque que de intento fué embarrancado para salvar la vida de los tripulantes, y su dueño presentó una demanda personal contra el consignatario del cargamento para que contribuyera por vía de avería general; mas se declaró que no tenían jurisdicción los tribunales del almirantazgo de la Federación para conocer de él. La tendrían solo en el caso de que hubiera una hipoteca tácita absoluta sobre el buque y su cargamento, según el derecho marítimo; pero en una avería general, la hipoteca tácita es calificada, pues depende de la posesión de los efectos, y cesa luego que éstos hayan sido entregados al consignatario. "*Cutter v. Roe*," 7 *How. U. S.* 729. Esta importante cuestión constitucional fué decidida bajo circunstancias peculiares, y por esta razón probablemente volverá á ser controvertida. El Sr. Magistrado Wayne dijo que si volviera á presentarse, él no la consideraría como resuelta en virtud de esa decisión. En el caso "*The United States v. The New Bedford Bridge*," [1 *Wood and Minot*, 401] el Sr. Magistrado Woodbury desplegó mucha erudición en la materia de la jurisdicción de almirantazgo, que dejó casi agotada. Su opinión ocupa mas de cien páginas impresas.

En virtud del contrato de fletamento, el almirantazgo puede conocer de una acción personal entablada por los dueños de un cargamento contra los dueños del buque, para recobrar las cantidades que por mala fé del capitán prestaron por salvarlo, "*Church v. Shelton*," [2 *Curtis Circuit Court*, 27]

jurisdicción sobre los contratos marítimos, y que la circunstancia de que éstos fueran contratos celebrados bajo sello, no era una razón para eximirlos de ella, aunque en Inglaterra sí bastaría para que los tribunales ordinarios sostuvieran su competencia. La extensa jurisdicción que tienen los tribunales americanos de almirantazgo sobre todos los contratos marítimos consumados, *executed maritime contracts* (pues se limita exclusivamente á los de esta clase) y en general sobre todos los casos marítimos por su carácter, fué sostenida además en los tribunales de circuito de la Federación en New-York y Philadelphia, que se fundaron en el lenguaje que usa la Constitución y en el *Judiciary Act* de 1789. (\*) En el caso "*The Schooner Tilton*" (\*) se defendió la misma amplitud de la jurisdicción con principios basados tanto en la razón, como en la fuerza de los precedentes declarándose que el almirantazgo podía conocer de todas las causas marítimas por su naturaleza, sin excluir las cuestiones de presas, sea que aquellas provinieran de contratos ó de delitos, y que era incuestionable su competencia respecto á todos los negocios en que estuvieran interesados los dueños ó propietarios de buques, como tales. Los juicios que se siguen en el almirantazgo sobre la propiedad de los buques, se dijo, son de dos clases: *petitorios*, que son aquellos en que se disputa el título á la propiedad; y *posesorios*, en que el dueño pide que se le restituya la posesión que ántes tuvo en virtud del título que alega le asiste. El almirantazgo conoció de estas dos clases de juicios hasta despues de la restauración de 1660, en que se atravesaron los tribunales del derecho comun, sosteniendo su jurisdicción privativa sobre todas las cuestiones que se refieren al título, y debido á esto, hace ya tiempo que cesó de existir la jurisdicción del almirantazgo inglés para conocer de los juicios

(\*) "*The Sloop Mary*," 1 *Paine Circuit Court*, 673; "*Wilmer v. The Smilax*," 2 *Peters Admir.* 295, n. "*David & Brooks v. Brig Seneca*," *Gilp*, 10 *C. C. of Pennsylvania*.

(\*) 5 *Mason's Report*, 465. No hay disputa á cerca de si los tribunales de almirantazgo tienen jurisdicción sobre las cartas partidas y los contratos marítimos en general; la dificultad versa sobre los contratos previos que dan lugar á aquellos, "*Andrews v. Essex*," *F. and Insurance Company*, 3 *Mason*, 6. "*The Schooner Tribune*," 3 *Sumner*, 144.

petitorios, y se limitó únicamente á los posesorios. (\*) No creemos que esta distincion tenga un fundamento sólido, supuesto que la cuestion relativa al título está envuelta necesariamente en la de la posesion, y los tribunales del derecho comun reconocen que el almirantazgo tiene facultades para mandar restituir á su dueño un buque injustamente detentado, sea quien fuere el detentador. En este país cuando la cuestion versa sobre captura ilegal, hipoteca de un buque, salvamento y delitos marítimos, los tribunales de almirantazgo conocen y deciden acerca de los derechos y títulos que se controvierten; y si tienen jurisdiccion sobre la cuestion principal, es natural y conforme á las analogías del derecho, que la tengan tambien sobre sus incidentes. Aquí el almirantazgo sostiene que legalmente tiene jurisdiccion tanto sobre los juicios petitorios como sobre los posesorios, no obstante la práctica contraria que existe en Inglaterra.

Con respecto á la jurisdiccion criminal del almirantazgo, ya hemos dicho que los tribunales federales no la ejercen, si no es cuando los autoriza expresamente alguna ley del Congreso, y en cuanto á la civil, no carece de graves dificultades el argumento que se hace para extenderla mas allá de los límites que tenia en el derecho inglés, *cuando se formó nuestra Constitucion.*

¿Cuáles son los casos de almirantazgo y marina "segun la mente de la Constitucion federal? No está en las facultades del Congreso ampliar esa jurisdiccion mas allá de los límites que tenia cuando esta se sancionó, porque de lo contrario se privaria á los litigantes de la garantía del juicio por jurados que en los negocios del derecho comun les otorga la misma Constitucion, pues es bien sabido que en los negocios civiles del almirantazgo se procede siguiendo la sustanciacion del derecho civil, sin el jurado. Si los tribunales de distrito en virtud de la jurisdiccion de almirantazgo y marina que ejercen, debieran conocer de todos los contratos marítimos, tendríamos que los juicios sobre pólizas de seguros, cartas partidas, hipotecas marítimas, los contratos para la construccion, reparacion, abaste-

[\*] "*Haly v. Goodson*," 2 *Meriv.* 77; *Lord Stowell* en los casos de la "*Aurora*," 3 *Rob. Admir.* 133, 136; *The Warrior*, 2 *Dod. Admir.* 238; *The Pitt*, 1 *Hagg. Admir.* 240. 2 *Bro Civ. Admir. Law*, 114, 115.

cimiento y navegacion de los buques, y los celebrados entre sus parcioneros, deberian sustanciarse ante el tribunal unitario del almirantazgo sin el juicio por jurados, y de esto resultaria que los tribunales de los Estados, de un solo golpe quedarian privados de una parte considerable de su jurisdiccion mercantil. La seccion 9ª del *Judiciary Act* de 1789, refiriéndose á los tribunales de distrito, dice textualmente: "tendrán jurisdiccion *privativa* para conocer en primera instancia de todos los negocios civiles de almirantazgo y marina, incluyéndose las aprehensiones que se hicieren á virtud de las leyes federales sobre impuestos, navegacion y comercio de los Estados-Unidos, cuando aquellas se verifiquen en aguas de sus respectivos distritos, que sean navegables desde el mar por buques de diez ó mas toneladas, ó en alta mar;" pero por vía de restriccion la misma ley añadió estas palabras: "quedando á los litigantes siempre á salvo los recursos del derecho comun, cuando éstos fueren precedentes."

La ley es algo ambigua, y quedó en duda si su mente fué considerar las aprehensiones hechas sobre aguas sujetas á las mareas en los puertos, radas, rias y brazos de mar, como casos de la jurisdiccion de almirantazgo y marina, ó simplemente como casos cuyo conocimiento tocaba á los tribunales de distrito, pues usa de la expresion *incluyéndose*; esto es, comprendiéndose, que se puede referir tanto á la jurisdiccion de esos tribunales, como á las aprehensiones hechas en virtud de las precitadas leyes sobre aguas que sean navegables por pequeños buques de diez toneladas para arriba, como á una clase de casos pertenecientes á la jurisdiccion del almirantazgo. Mas se ha adoptado el primer extremo, dándose á la ley el sentido de que su objeto fué explicar las palabras "jurisdiccion de almirantazgo y marina" segun las pretensiones de los civilistas y contra las de los tribunales del derecho comun; y en este sentido existen muchas decisiones de la Suprema Corte de los Estados-Unidos.

En el caso "*The United States v. La Vengeance*," (3 *Dallas* 297) este crucero francés fué juzgado en el tribunal del distrito de New-York por haber intentado exportar armas de los Estados-Unidos para un país extranjero, y salió condenado á la pena de confiscacion, fallo que fué revocado en la apelacion

entablada ante el tribunal de circuito. En la súplica ante la Suprema Corte de la Nación se alegaba que tanto por la sustanciacion como por el hecho imputado, el caso era criminal, y por lo mismo causaba ejecutoria el fallo del tribunal de distrito, donde debió haber sido juzgado por un jurado; pero que aun suponiendo que fuera un negocio civil, ciertamente no era de los que pertenecian á la jurisdiccion del almirantazgo, pues para ello habria sido necesario que la causa hubiera tenido su origen en el mar, y no en una bahía, rada ó aguas que existen dentro de la demarcacion de los condados de un Estado. La Suprema Corte resolvió, sin embargo, que el negocio era civil por naturaleza y pertenecia á la jurisdiccion de almirantazgo y marina, y no al "*common law*." La captura habia tenido lugar en aguas de los Estados-Unidos, los procedimientos eran contra la cosa, *in rem*, sin referirse en manera alguna á personas, y no habia habido necesidad, por lo mismo, del jurado.

Despues en el caso "*The United States v. The Schooner Sally*" (2 *Cranch* 406) se presentó demanda al tribunal de distrito pidiendo la confiscacion del buque, por estar implicado en el tráfico de esclavos, segun se decia; y aquí tambien se declaró que era caso perteneciente á la jurisdiccion del almirantazgo y no al *common law*. En el caso "*The United States v. The Schooner Betsey*" (4 *Cranch*, 443) se declaró que las capturas verificadas en cumplimiento de una ley del Congreso que habia suspendido las relaciones comerciales con cierto país extranjero, en aguas navegables desde el mar por buques de diez toneladas de capacidad, eran negocios civiles del almirantazgo, en que se debia seguir procedimientos *in rem*, sin el jurado. A juicio del tribunal, la simple circunstancia de que la captura hubiera tenido lugar en aguas navegables, bastaba para radicar la jurisdiccion, porque fué la mente de la ley que se tuvieran semejantes capturas como pertenecientes al fuero civil del almirantazgo. El patrono del actor alegó que se trataba de una captura verificada dentro de la demarcacion de un condado, por violacion del derecho mercantil municipal, y que por lo mismo aunque estaba sujeta á la jurisdiccion del tribunal de distrito, no era un caso de almirantazgo. En Inglaterra las capturas ó embargos hechos por infraccion de las leyes fiscales, mercantiles ó de navegacion, son juzgados por jurados en el tribunal del *Exchequer*, segun la

práctica del derecho comun, y aunque allí se sigue un proceso contra la cosa, (*in rem*) no por esto es necesariamente un proceso ó causa de almirantazgo.

En el caso "*The Samuel*" (1 *Wheaton* 9) tanto el buque como su cargamento fueron embargados y condenados por el tribunal de distrito de Rhode Island por haber violado aquel las leyes federales que prohiben ciertas importaciones. En la apelacion á la Suprema Corte, se hizo la misma objecion y fué otra vez desechada con fundamento de los casos precedentes. A pesar de esto, se volvió á presentar en el caso "*The Octavia*" (1 *Wheaton*, 20) y se sostuvo que la expresion "*incluyéndose*" de que usa la seccion 9ª del *Judiciary Act* no debia interpretarse *cumulativamente*, y que bien pudiera suceder que un caso perteneciera á la jurisdiccion de almirantazgo y marina, y que se sustanciara, sin embargo, conforme al derecho comun, procediéndose por informacion, y no, segun el civil, por libelo de querrela. La objecion volvió á ser desechada. El último caso en que se examinó y discutió el punto fué "*The Sarah*" (8 *Wheaton* 391) y en éste la Suprema Corte reconoció la separacion marcada que existe entre las dos jurisdicciones que ejercen los tribunales de distrito, á saber: la del derecho comun y la del almirantazgo. En las aprehensiones ó embargos hechos en tierra, proceden como tribunales del derecho comun, siguiendo la práctica establecida en el *Exchequer* inglés, de levantar una informacion *in rem*, y someter los puntos de hecho al veredicto de los jurados; (*Thompson J. 1 Paine C. C. 504. United States v. Fourteen Packages, Gilpin 235*) pero en los que se verifican en aguas navegables desde el mar, por buques de diez ó mas toneladas de capacidad, proceden como tribunales de instancia de almirantazgo, abriéndose un juicio contra la cosa, y el mismo tribunal es el juez de hecho y de derecho.

Hoy puede considerarse como un punto resuelto de derecho en este país, que todas las capturas ó embargos hechos en virtud de las leyes fiscales, mercantiles y de navegacion de la Federacion, en aguas sujetas á las mareas y navegables desde el mar, son casos civiles de la jurisdiccion del almirantazgo, y la Suprema Corte, ha fundado sus últimas decisiones sobre esta materia en el *Judiciary Act* de 1789. Si fuere verdad que esta ley declaró ser casos de almirantazgo, los á que nos ref