

Decisión No. 123
LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA
en nombre de
KATE ALLISON HOFF,
Albacea de los bienes del finado *Samuel B. Allison*,
Reclamante,
contra
LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

Registro No. 331

Opinión dictada el día 2 de abril de 1929.

ABOGADOS:

Por México, *Sr. Enrique Munguía jr.*

Por Estados Unidos, *Sr. Stanley H. Udy.*

EL COMISIONADO NIELSEN, POR LA COMISION

En este caso los Estados Unidos de América reclaman de los Estados Unidos Mexicanos la cantidad de \$10,000.00 dólares con intereses, en nombre de Kate Allison Hoff, albacea de los bienes de Samuel B. Allison. Este era propietario de una pequeña goleta llamada la *Rebecca*, que fué en 1884 embargada en Tampico por autoridades mexicanas, junto con su cargamento. Las alegaciones con respecto al suceso en las que se basa la reclamación se exponen substancialmente en el Memorial, como sigue:

La *Rebecca* fué construida en los Estados Unidos y matriculada en Galveston, Texas. Su valor aproximado era de \$5,000.00 dólares. En el mes de enero de 1884, Gilbert F. Dujay, el capitán del buque, lo cargó en un pequeño puerto llamado Pattersonville, situado nueve millas al Norte de Morgan City, en el Estado de Louisiana, con un cargamento compuesto de seis cajas de mercancías destinadas a Brazos Santiago, Texas, y de una consignación de madera para Tampico, México. El día 30 de enero de 1884 zarpó el buque de Brashear City, hoy llamada Morgan City, rumbo a Santiago, Texas. Cuando llegó a un punto situado frente a este puerto, el viento y la marea eran tan fuertes que era peligroso entrar. El día 13 de febrero, mientras el buque estaba frente a Brazos Santiago, esperando oportunidad favorable para entrar en el puerto, se levantó tan fuerte viento contrario del Norte y se puso tan agita-

da la mar, que el buque fué arrojado hacia el Sur por un viento y mar furiosos; cuando calmó el viento, el buque se encontró desaparejado y en condición insegura frente el puerto de Tampico.

Dándose cuenta el capitán de la peligrosa situación de su buque, entró en el puerto de Tampico, como lugar más cercano de seguridad para el buque, la carga y la tripulación; ésta aprobó y aconsejó dicha medida. Cuando la *Rebecca* entró en el puerto, hacía mucha agua; sus aparejos altos habían sido arrancados; las ventanas de la cámara estaban rotas; la estufa de cocinar estaba tan rota que no podía utilizarse. Mientras el buque estaba en alta mar comenzó a entrarle tanta agua que ésta invadió las cajas de mercancías, y la tripulación se vio forzada a abrir los bultos y a almacenarlos de manera que el agua no los echara a perder.

Cuando la *Rebecca* entró en el puerto, el capitán presentó al empleado aduanal mexicano un manifiesto por los efectos destinados a Tampico, y un documento llamado "manifiesto del capitán" por la consignación para Brazos de Santiago, Texas, el cual llenaba los requisitos de la ley de los Estados Unidos. La tarde del domingo 17 de febrero, tan luego como el buque llegó a Tampico, fondeó frente a la Aduana e inmediatamente se hizo registrar una protesta de mal tiempo ante el Cónsul americano en ese puerto, J. A. Cassard.

El día 18 de febrero de 1884, siguiente a la llegada a Tampico, los empleados aduanales mexicanos exigieron al capitán de la *Rebecca* los bultos de mercancías que estaban a bordo del buque. Se rehusó la demanda y acto continuo se tomaron los bultos por la fuerza, y no se dió ningún recibo ni otra prueba del apoderamiento por parte de las autoridades aduanales.

El día 21 de febrero el capitán fué arrestado bajo el cargo de intento de introducir contrabando, se le internó en el cuartel con soldados armados custodiándolo, no se le permitió hablar con nadie, y se le mantuvo en estrecha comunicación hasta el día siguiente, o sean 28 horas, después de lo cual se le hizo comparecer ante el Juez de Distrito de Tampico y, sin el beneficio de emplear abogado, se le juzgó, se le absolvió y se le puso en libertad. El día 23 de febrero el capitán fué arrestado nuevamente por las autoridades mexicanas y se le exigió diera fianza de estar ante el Juzgado de lo Criminal de Tampico, para contestar el cargo de introducir mercancías a un puerto mexicano sin los papeles necesarios. En tanto se le juzgaba permaneció bajo fianza, pero sin permiso para salir de México, hasta el 24 de abril o sea por un período de más de dos meses. En esa fecha el Juzgado dictó un acuerdo levantando la fianza dada por el capitán, pero imponiendo derechos triples contra las mercancías embargadas, y cargando al capitán el valor de los timbres de la renta que se emplearon en las diligencias. Debido a la negativa e imposibilidad del capitán de pagar las multas impuestas, la *Rebecca* y su cargamento fueron rematados por orden del Juzgado, y el producto aplicado al Tesoro Federal, distribuyéndose un saldo entre ciertos empleados aduanales.

El día 23 de febrero de 1884, Dujay hizo una protesta ante el Cónsul Americano en Tampico, August J. Cassard, contra el proceder de los empleados de la aduana al apoderarse de los bultos que el capitán de la *Rebecca* estaba

comprometido a entregar en Brazos, Texas, y los días 4 de abril, 9 de abril y 16 de abril de 1884 se hicieron otras protestas ante el Cónsul contra los actos de los funcionarios mexicanos.

A la luz de las alegaciones arriba relatadas breve y sumariamente, los Estados Unidos sostienen: (1), que la decisión del Juez, al condenar al buque y al cargamento, estuvo en desacuerdo con la ley mexicana aplicable al caso, y (2), que habiendo llegado el buque a Tampico en arribada forzosa, era inmune de la jurisdicción local en cuanto a la aplicación de las leyes aduaneras locales. En nombre de México, se sostuvo que el Juez aplicó propiamente la ley local, y que no se puede encontrar falta ninguna en su decisión. Basándose en la opinión del juez mexicano, se alegó que no podía decirse que la ley que rige a la arribada forzosa pudiera aplicarse cuando un barco entra al puerto de su destino, y que en vista del carácter de los documentos del buque había razón para suponer que su ruta no incluía el Puerto de Brazos Santiago. Se alega también que la prueba rendida no demostraba que el buque estuviera en tales condiciones que pudieran hacerlo considerar en desamparo. Además se alega que teniendo en cuenta el estado del Derecho Internacional en aquella época, no podía decirse que en la época de la captura existiese una regla con respecto a la arribada forzosa.

Afortunadamente, la Comisión tiene delante de sí abundancia de pruebas por las que se pueden obtener conclusiones definidas con respecto a todas las consideraciones que son pertinentes. El embargo del buque y el arresto del capitán fueron materia de extensa correspondencia diplomática entre México y los Estados Unidos. Las autoridades de ambos países hicieron investigaciones de estos asuntos. Se han presentado copias de la correspondencia y constancia de las investigaciones, así como copia del diario de navegación del buque, y copia de la decisión del Juzgado sobre la cual el Gobierno reclamante funda una denegación de justicia.

Está, por supuesto, bien establecido que cuando un buque mercante perteneciente a una nación entra en aguas territoriales de otra, queda bajo la jurisdicción de ésta y sujeto a sus leyes, excepto en cuanto las estipulaciones de un tratado puedan eximir al buque de la aplicación de las leyes locales. Por otra parte, parece haber reconocimiento general entre las naciones del mundo de lo que, fuera de duda, puede considerarse como una excepción, o mejor dicho, dos excepciones, a esta regla general fundamental de sujeción de los buques en puertos extranjeros de la jurisdicción local.

Se ha otorgado reconocimiento al llamado derecho de "pasaje inocente" de los buques por la zona marítima, en cuanto ésta forma parte de la alta mar para el tráfico internacional. Semejantemente, también se ha dado reconocimiento — puede decirse quizá que de manera más concreta y enfática — a la inmunidad de un buque cuya presencia en aguas territoriales se debe a fuerza mayor. Los principios con respecto a la condición de un buque en "arribada forzosa" están reconocidos tanto en leyes domésticas como en el Derecho Internacional. Para muchos e interesantes precedentes establecidos tanto por tribunales domésticos como internacionales, véanse: Moore, *Digest*, Vol. II

p.339 *et seq.*; Jessup, *The Law of Territorial Waters and Maritime Jurisdiction*, p.194, *et seq.*

Los tribunales domésticos han tomado en consideración frecuentemente alegatos de arribada forzosa, en relación con cargos de infracción de leyes aduanales. Se han presentado ante los tribunales americanos interesantes casos en los que se alegó arribada forzosa en casos de buques acusados de violación de las interesantes leyes americanas llamadas actas de "non intercourse" (no comunicación) que prohíben el tráfico con posesiones británicas y francesas. 1 Stat.565; 2 Stat.308. En estos casos se procuró buscar, en favor de los buques, inmunidad contra la acción judicial preceptuada por estas leyes, alegando que los buques habían entrado en puertos prohibidos, como resultado de fuerza mayor (*vis major*). Una ley mexicana del año de 1880 que se citó en este caso, parece reconocer en términos muy comprensivos los principios de inmunidad de la jurisdicción local que tan frecuentemente se han invocado: *Legislación Mexicana*, Dublán y Lozano, Vol.14,p.619 *et seq.*

El sabio principio de cortesía internacional que exige a un buque mercante, por lo menos hasta cierto punto, de la aplicación de las leyes locales, ha sido generalmente afirmado como aplicable a buques forzados a entrar en un puerto por causa de tempestad, u obligados a buscar refugio para hacer reparaciones vitales, o para aprovisionarse, o que han sido llevados al puerto por amotinados. Se ha sostenido también, en defensa contra un cargo de intento de romper un bloqueo. Lo ha sostenido un autor tan antiguo como Vattel: *Ley de las Naciones*, p.128. En el caso presente se trata simplemente de una arribada forzosa que se dice haber sido ocasionada por tiempo borrascoso.

Los tribunales domésticos e internacionales, si bien reconociendo el principio general de la inmunidad de los buques en arribada forzosa, han considerado frecuentemente la cuestión del grado de necesidad que obliga a los buques a buscar refugio. Se ha dicho que la necesidad debe ser urgente. Parece posible formular ciertos criterios razonablemente concretos, que pueden aplicarse y regir el presente caso. Ciertamente no es necesario que un buque que fluctúa en peligro, sea por causa del tiempo o por otra causa inherente a su gobierno, esté en tales condiciones que sea inminente su zozobra en la playa o contra arrecifes, para que pueda invocarse en su favor el caso de arribada forzosa. Es claro que el hecho de que pueda llegar a puerto por sí mismo no puede aducirse como prueba concluyente de que el alegato de arribada forzosa es injustificable. Si un capitán retardase la busca de refugio hasta que su buque estuviere perdido, no podría decirse, sin duda, que había usado su mejor criterio para salvar el buque, el cargamento y la vida de los que están a bordo. Es claro que puede ser una consideración importante determinar la cuestión de si, en un caso dado, hay alguna prueba de intento doloso de eludir las leyes locales. Y aun no habiendo tal intento, probablemente puede decirse con acierto que una mera conveniencia de hacer reparaciones o de evitar ciertas dificultades de la navegación, no pueden justificar un menosprecio de las leyes locales.

La *Rebecca* entró a Tampico navegando por su propia fuerza, como lo hizo observar el Juez que la condenó. Sin embargo, no entró en el puerto sino hasta después de haber estado luchando averiada contra una tempestad durante tres días, en su intento de entrar en el puerto de Brazos de Santiago, Texas. Es cierto, por lo tanto, que el buque no abandonó voluntariamente su intento de entrar a puerto en dicho lugar, sino que lo hizo sólo porque, según el mejor juicio del capitán y de su tripulación, así lo exigía una absoluta necesidad. En caso tal, apenas parece objetable el criterio de un capitán. Por las pruebas del caso puede llegarse también a la conclusión de que un temor bien fundado de que se perdiera el buque, el cargamento y las personas que estaban a bordo obligaron al capitán a virar hacia el Sur rumbo a Tampico. Se arguyó en favor de los Estados Unidos que, en aquellas condiciones del tiempo, podía asumirse que ningún otro puerto de refugio era accesible. Y aun si tal no fuere el caso, parece que no había razón ninguna para no buscar refugio en Tampico. El hecho de que el buque tuviera carga para ese lugar, además de la consignada a Brazos de Santiago, no disminuía la accesibilidad de aquel como puerto de refugio. Por las pruebas puede concluirse que el capitán no tenía intención ninguna de perpetrar un fraude contra las leyes aduanales mexicanas. De hecho, su absolucón del cargo criminal lanzado en su contra parece ser concluyente sobre ese punto, aun si no hubiera otras pruebas tocante a ese particular, que sí las hay. También puede concluirse que el capitán no tenía intenciones ningunas, por mera conveniencia, de burlar las leyes mexicanas. Este buque tan pequeño había sido impelido por un fuerte viento Norte; su cámara había sido averiada; sus bombas habían sido rotas y reparadas; la estufa de cocinar del buque había sido inutilizada; había de uno y medio a dos pies de agua dentro del buque, y había estado haciendo agua.

El abogado de los Estados Unidos arguyó vigorosamente y con amplitud considerable que el Juez mexicano aplicó mal la ley mexicana al condenar al buque y su cargamento. Se discutieron en detalle la naturaleza de los documentos del buque, los preceptos de las leyes aduanales mexicanas, y su interpretación y aplicación por parte del Juez Mexicano. Se contendió que no hubo ninguna violación de esas leyes. Cualquiera que sea el valor de las contenciones expuestas, es innecesario discutir este aspecto del caso, en vista de las conclusiones a que llega la Comisión con respecto a las condiciones en que el buque entró a Tampico. El buque entró al puerto de Tampico en arribada forzosa, y la captura tanto del buque como del cargamento fueron indebidas.

Se reclama la suma de \$10,000.00 dólares con intereses a partir del día 24 de abril de 1884 hasta la fecha del pago de cualquiera indemnización que se dicte en el caso. La suma de \$10,000.00 dólares está formada aparentemente por tres partidas, a saber: \$5,000.00 dólares, valor del buque; \$2,500.00 dólares, valor del cargamento y el saldo por "las pérdidas y gastos incidentales" a la confiscación del buque y del cargamento. El Memorial no contiene ningunas alegaciones ni pruebas con respecto a la propiedad del cargamento, ni tampoco informes especificados o pruebas con respecto a la partida vagamente llamada de "pérdidas y gastos incidentales" a la confiscación. En un lugar

772

LUIS MIGUEL DÍAZ

del alegato se dice que el propietario del buque también era propietario de su cargamento. La Contestación de México no contiene ninguna objeción con respecto a la corrección de estas partidas. Sin embargo, dado que la propiedad del cargamento ni siquiera se alega en el Memorial y no está probada, y dado que no se suministran datos con relación a la partida de pérdidas incidentales, estas dos partidas deben desecharse.

DECISION

Los Estados Unidos Mexicanos deben pagar a los Estados Unidos de América, en nombre de Kate Allison Hoff, la suma de \$5,000.00 dólares con intereses al tipo de seis *por ciento anual*, desde el día 24 de abril de 1884, hasta la fecha en que la Comisión dicte su última sentencia.

Dada en la ciudad de Washington, D.C., el día 2 de abril de 1929.

(Comisionado Presidente)

(Comisionado)

DAMOS FE:

(Comisionado)

(Secretario)

(Secretario)