

Decisión No. 98
LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA
en nombre de
NORTHERN STEAMSHIP COMPANY, INC.
vs.
LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

Registro No. 416

Opinión dictada el 3 de octubre de 1928
Abogados: Por México, *Jesús Monroy Terrés*,
Por los Estados Unidos, *John J. MacDonald*.

EL COMISIONADO PRESIDENTE, DR SINDBALLE, POR LA COMISION

El vapor “Stal”, fletado por la Corporación Americana Northern Steamship Company, Inc., que a su vez celebró, con respecto a este vapor, un contrato de sub-fletamento con la Tampa Box Company, arribó al puerto de Frontera, Tabasco, México, el día 12 de abril de 1924, — fecha en que dicho puerto estaba en manos de fuerzas insurgentes, — con el propósito de embarcar un cargamento de tozas de cedro, que debería transportar a Tampa, Florida. El día 14 de abril se principió a hacer el embarque. El día 22 del mismo mes, cuando solamente se había embarcado parte del cargamento, el cañonero “Agua Prieta”, en el cual ondeaba la bandera del Gobierno Federal Mexicano, ordenó al “Stal” que se hiciera a la mar. Este obedeció la orden y se dirigió a Tampa con su cargamento incompleto.

Los Estados Unidos de América, en nombre de la Northern Steamship Company, Inc., pretenden ahora que los Estados Unidos Mexicanos deben pagar a la Compañía una indemnización por daños que monta a la suma de \$7,439.43, dólares, más los correspondientes intereses, por las pérdidas sufridas por la Compañía a consecuencia del proceder del “Agua Prieta”. La Comisión, basándose en los fundamentos asentados en el caso de la Oriental Navigation Company, Inc., Registro No. 411, considera, sin embargo, que el proceder del “Agua Prieta” no constituyó una violación del Derecho Internacional.

El "Stal", después de haber desembarcado su cargamento incompleto en Tampa, regresó a Frontera, embarcó un cargamento de tozas de cedro durante los días 8 a 18 de mayo, y transportó ese cargamento a Tampa. Durante este tiempo el vapor no encontró obstáculo alguno.

El día 30 de mayo, el "Stal", fletado todavía por la Northern Steamship Company, Inc., pero ahora bajo contrato de sub-fletamento a favor de la Astoria Mahogany Company de Long Island City, Nueva York, arribó nuevamente a Frontera con el propósito de tomar un cargamento de tozas de caoba que debía ser embarcado por Romano y Compañía, de Frontera, para ser transportado de este puerto a Astoria, Long Island. En esta ocasión el puerto estaba nuevamente controlado por el Gobierno Federal Mexicano.

Romano y Cia. no entregaron al vapor ningún cargamento, y éste, después de haber esperado varios días, salió de Frontera.

Los Estados Unidos de América, alegando que la razón por la cual el vapor no recibió ningún cargamento, fué porque el permiso de cargar que había sido concedido por el Gobierno Mexicano fué cancelado posteriormente, como pena impuesta al "Stal" por haber comerciado con el puerto de Frontera, mientras éste estaba en manos de fuerzas insurgentes, reclaman ahora que los Estados Unidos Mexicanos deben pagar a la Northern Steamship Company, Inc., una indemnización por daños que montan a la suma de \$12,277.70 dólares, más los correspondientes intereses.

Del expediente no se desprende de ninguna manera que haya sido concedido alguna vez tal permiso de cargar. La Compañía reclamante, en un telegrama fechado el día 28 de mayo, solicitó de I. H. Drake, de Veracruz, que consiguiera el permiso de cargar que era necesario, y Drake, por medio de un telegrama fechado el día 9 de junio, informó a la reclamante que el permiso había sido suspendido a causa de que el vapor había comerciado con Frontera durante la ocupación de este puerto por los rebeldes. Por otra parte, aparece que Romano y Compañía no pudieron entregar el cargamento. Se excusan —por medio de cartas fechadas los días 6 y 7 de junio— diciendo que las autoridades habían prometido poner a su disposición un remolcador conveniente, pero que no habían cumplido esa promesa. Declaran, en una carta dirigida al Capitán del vapor y fechada el día 9 de junio, que sería imposible entregar el cargamento "en vista de que el vapor a su mando carece de permiso para cargar madera". Pero aparece que el día 5 de junio Romano y Compañía solicitaron de la Aduana Marítima que certificara que, en vista de que estaba interrumpida la comunicación con la Ciudad de México y de que la Aduana no había recibido ningún permiso para cargar, la entrega del cargamento en cuestión podría llevarse a cabo solamente calculándose los derechos de exportación sobre la base del tonelaje bruto del vapor, en lugar de hacerse sobre la base de las medidas de las tozas que iban a ser exportadas.

DECISION

La reclamación de los Estados Unidos de América en nombre de la Northern Steamship Company, Inc., es desechada.

Dada en México, D.F. el día 3 de octubre de 1928.

(Comisionado Presidente)

(Comisionado)

DAMOS FE:

(Secretario)

(Secretario)

COMISIONADO NIELSEN, DISINTIENDO

Los motivos principales por los que disiento de la opinión de mis asociados en el caso actual constan en la opinión de disensión que redacté en el caso de la Oriental Navigation Company, expediente No. 411, y considero innecesario que agregue más.

(Comisionado)

.