

Decisión Núm. 64
LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA
en nombre de
George W. Johnson, Arthur P. White,
Albacea, y Martha J. McFadden,
Administradora, reclamantes,
vs.
LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
(Caso "Daylight").
Opinión dada el 15 de abril de 1927

Abogados: Por México: Enrique Munguía, jr;
Por E. Unidos: J. Whitla Stinson.

Registro No. 353

COMISIONADO PRESIDENTE VAN VOLLEHOVEN:

1. Esta reclamación ha sido presentada por los Estados Unidos de América, en nombre de los copropietarios (o sucesores), de la goleta americana "Daylight", que la noche del 21 de marzo de 1882 estando anclada fuera de la Barra de Tampico, Tamaulipas, México, fué abordada por el cañonero mexicano "Independencia" que iba en ruta. La goleta con su carga y con los efectos personales de su tripulación, naufragó y se perdió. Los Estados Unidos alegan que la colisión fué debida a la negligencia culpable o a la defectuosa navegación del "Independencia", y que el Gobierno Mexicano es responsable por los daños causados por sus navíos públicos, por lo cual reclama la suma de Dls. 5,948.62, con intereses.

2. Los principales hechos del caso son como sigue: Al caer la tarde del día 21 de marzo de 1882 estaba anclado en las aguas territoriales mexicanas, precisamente fuera de la Barra de Tampico, un navío de vela americano, la goleta "Daylight", y cerca de una milla al norte de esa goleta estaba también anclado el cañonero mexicano "Independencia". El Capitán del "Daylight" había bajado a tierra, como a las 3 p.m. para arreglar la entrada de su buque, y no había vuelto. El tiempo había sido bueno y había continuado siéndolo hasta cerca de las 7.30 p.m., cuando, repentinamente, comenzó a soplar un fuerte viento del norte, cambiante hacia el noroeste, que se transformó,

cerca de las 8 p.m., en una violenta tempestad, con rayos, lluvia, obscuridad y una mar muy gruesa. El Comandante del "Independencia", que estaba anclado con su ancla de estribor, asegurada por dos cadenas, creyó conveniente para la seguridad de su navío hacerse a la mar, o por lo menos, buscar una mejor colocación. En vista de ello, el "Independencia", con sus luces encendidas, empezó a levar su ancla y a avanzar lentamente en dirección al sur; pero desde las 7.50 p. m. hizo que sus máquinas fueran a todo vapor, todavía arrastrando su ancla de estribor. El "Daylight", también con su luz encendida, y otros dos navíos que estaban anclados a los lados de él, pudieron ver que el vapor se aproximaba, por lo menos desde esta hora en adelante; tan pronto como el "Daylight" observó tal cosa, o tal vez antes de ese tiempo, filó toda la cadena disponible, o hizo todo lo necesario para estar lista a hacer esa maniobra. El primer choque de la colisión ocurrió veinticinco minutos más tarde, cerca de las 8.15 p.m.; todo este tiempo, o al menos la última parte de él, el vapor había sido visto virando, y uno de los marineros de la tripulación del "Daylight" (el marinero sueco Peter Johnson), atestiguó ante las autoridades del puerto, el día 25 de marzo de 1882, que el cañonero, al tiempo de la colisión, estaba "indudablemente aventado por el viento". Es digno de notarse que de acuerdo con la prueba, el "Independencia" empleó más de media hora en llegar hasta el "Daylight", que estaba anclado solamente a una milla al sur. Cuando el vapor llegó a una distancia de cerca de diez brazas del "Daylight", el oficial de guardia llamó en inglés a la tripulación del "Daylight", esperando que el vapor que trabajaba a todo vapor pudiera pasar cerca de la goleta sin abordarla, si la misma goleta filaba más cadena. El Contramaestre del "Daylight", quien reemplazaba al Capitán, atestiguó el 25 de marzo de 1882, que "supuso que el vapor trabajaba por hacerse adelante". Sin embargo, en lugar de avanzar, el "Independencia" derivó hacia atrás y cayó con la popa sobre la goleta. Después de este primer choque el Comandante del cañonero ordenó dar contramáquina para liberar su buque, pero al hacerse hacia atrás a todo vapor atrajo a la goleta en toda su extensión, y volvió a abordarla varias veces rompiendo su bauprés, enredando su palo de trinquete con las jarcias del cañonero, y partiendo su cubierta de proa. El choque echó abajo la chimenea del vapor. Como diez minutos después del primer choque los dos navíos se desunieron; el "Independencia" siguió adelante, poco después se detuvo, y echó a fondo sus dos anclas como a cien yardas de la popa del infortunado "Daylight", que se llenó rápidamente de agua, hundiéndose poco a poco. Ni en la última parte de la noche, ni a la siguiente mañana el "Independencia" se tomó la pena de salvar a la tripulación del "Daylight"; ésta no fué salvada sino hasta las 7.30 a.m. del día 22 de marzo de 1882, por una goleta inglesa, el "Busiris".

3. La gran dificultad en este caso, como en otros numerosos casos de colisión, es la de la prueba que está en conflicto consigo misma y es insuficiente. La única investigación que se hizo fué la que verificaron las autoridades mexicanas del puerto de Tampico, que examinaron a los capitanes y a las tripulaciones de ambos navíos (primero a los americanos) a las tres semanas de aca-

ecida la tragedia. El Comandante del "Independencia" declaró dos veces, una en su informe de 23 de marzo de 1882, y otra, en la investigación de 5 de abril de 1882, que el peligro de la imprevista tempestad lo indujo a buscar una colocación más segura. Declaró que hizo esto cuidadosamente, manteniendo al principio su ancla de estribor y avanzando lentamente, pero que después de eso tuvo que avanzar a todo vapor; sin embargo, aunque las máquinas estaban trabajando a todo vapor, antes y durante la colisión, el navío no iba a toda velocidad, dado que iba arrastrando una de sus anclas. Además, México alega que si el navío americano hubiese filado más cadena, tan pronto como se le previno, la colisión pudiera haberse evitado. Los Estados Unidos por el contrario alegan que el cañonero sabía que había una goleta anclada a sólo una milla de distancia al sur; que en esas condiciones y soplando como soplaba un fuerte "norte", el vapor no debía haber abandonado su posición perfectamente segura, con peligro para la seguridad de otros barcos; que cuando se vino abajo la chimenea del vapor hubo confusión, o algo peor, entre la tripulación a bordo del "Independencia". Además, los Estados Unidos aseveran —basándose aparentemente en las declaraciones hechas por el Contramaestre y por el marinero Oakland el 25 de marzo de 1882— que el "Daylight", después de que empezó la tempestad y antes del accidente, había filado toda la cadena posible, que era como treinta brazas más de la que antes había llegado a filar; pero en su protesta ante el Cónsul americano el 27 de marzo de 1882, el Capitán y la tripulación del "Daylight" establecieron que la tripulación "hizo todo lo posible para largar la cadena de la goleta", pero "que no tuvieron ocasión de largarla". La falta de evidencia en la prueba presentada por ambos lados ante esta Comisión, que es la misma prueba presentada en los años subsiguientes a los acontecimientos (1883-1886), parece acusarse por el hecho de que el Secretario de Estado americano, el 2 de julio de 1882, informaba al representante americano en la ciudad de México que se invitaba al reclamante "a producir todas las contrapruebas que se encontrasen en su poder", y por el hecho de que tal nueva prueba no fué nunca obtenida.

4. Entre las pruebas mexicanas se halla la inexplicable declaración del Comandante del cañonero al efecto de que, debido a la extrema obscuridad, no pudo verse la luz del "Daylight" sino hasta poco tiempo antes de la colisión, aunque hay pruebas de que el "Daylight" vió al cañonero desde un principio y de que otros dos buques vieron las luces de los dos navíos. Tampoco está suficientemente explicado por qué el "Independencia", después de haber sido dominado por la tempestad durante media hora, pudo fácilmente anclar con sus dos anclas de babor y de estribor, inmediatamente después de la colisión. Por otra parte, entre las alegaciones americanas existe la increíble hipótesis de que el Comandante mexicano dejó sin ningún motivo razonable un anclaje seguro y efectivo, en una noche oscura, tempestuosa y peligrosa, en aguas con las que debía estar perfectamente familiarizado y cuyos peligros son bien conocidos para todos los marinos mexicanos, en conexión con esto, es digno de hacerse notar que uno de los marineros del "Daylight" (Abraham Oakland) atestiguó el 25 de marzo de 1882 que después de comenzada la tem-

pestad, pero antes de que la tripulación hubiere notado ningún movimiento en el cañonero, había estado “alistando las velas del contrafoque para quedar listo para hacerse a la mar”. El cocinero del “Daylight” atestiguó el 25 de marzo de 1882, que el Contramaestre (que reemplazaba al Capitán, y que de acuerdo con las pruebas había estado sobre cubierta cuando empezó la tempestad) no volvió sobre cubierta hasta que el cañonero estaba a diez brazas al norte de la goleta y cuando la colisión era inminente. La aseveración hecha por los Estados Unidos diciendo que el “Independencia” no hubiera abordado al “Daylight” si se le hubiere abandonado a la corriente y a los vientos, parece indicar que el sólo hecho de que el Comandante dejara su anclaje original no constituía en sí mismo ningún acto peligroso para el vecino buque.

5. Como las pruebas que tienden a demostrar la falta de cada lado son tan disímolas que dejan en la incertidumbre la causa de la colisión, es necesario determinar si puede ser invocada alguna regla especial sobre la carga de la prueba o sobre presunción de alguna especie.

6. En el caso *Queen*, entre el Brasil y Noruega, que es un caso de colisión (1870) en aguas paraguayas entre un navío de vela noruego, anclado, y un aviso de la marina brasilera, en ruta a toda velocidad, el arbitrador usó como regla fundamental el principio general de que la carga de la prueba incumbe al gobierno reclamante (Noruega), y dictó una sentencia en favor del Brasil (Laprédelle et Politis, *Recueil*, II, 708). La Comisión, en los párrafos 6 y 7 de su Decisión de 31 de marzo de 1926, dictada en el caso *William A. Parker* (Registro No. 127), expuso las razones por las que esta regla de la carga de la prueba no es aplicable a sus procedimientos. Por lo que respecta a la carga de la prueba que se dice corresponder por excepción a un navío en ruta cuando aborda a un navío anclado, debe tenerse presente que tal regla sobre la prueba, cuando existe, ha sido considerada e interpretada usualmente más bien como una presunción de falta por parte del navío en ruta, que como una regla concerniente a la misma prueba.

7. Los Estados Unidos pretenden que esa presunción en favor de los navíos anclados, y otra presunción en favor de los buques de vela cuando chocan con vapores, son reconocidas por el derecho marítimo universal, y que deben ser aplicadas por esta Comisión, que está obligada a decidir de acuerdo con los principios del Derecho Internacional, de la justicia y de la equidad. México, por otra parte, afirma que, como la colisión se verificó en aguas mexicanas, es aplicable la ley mexicana, y que la ley mexicana sobre colisiones que estaba vigente en 1882 —las Ordenanzas de Bilbao de 1737, confirmadas en 1814— no contenían esas presunciones. Parece que no hay duda con referencia a que, en la presente colisión, es aplicable la ley mexicana. En el caso *Sidra* el tribunal de arbitraje Britano-Americano sostuvo que “de acuerdo con la bien sentada regla de Derecho Internacional, habiendo ocurrido la colisión en aguas territoriales de los Estados Unidos, la ley aplicable a la responsabilidad es la ley de los Estados Unidos” (Nielsen's Report, 457, ver el caso *Canadienne*, Nielsen's Report, 430). En 1888, en sesión de Lausana, el Instituto de Derecho Internacional al considerar el problema de las colisiones, tanto desde el

punto de vista del derecho existente como desde el de un derecho uniforme para el porvenir, resolvió en los proyectos que cubren los dos puntos de vista (bajo la dirección de peritos tales como los señores Lyon-Caen y Renault, de París) que la ley aplicable es la ley del territorio en que la colisión tiene lugar —solución que el señor Renault estima como requerida aun por el “orden public” —, y el Instituto identificó las colisiones que se verifican en aguas territoriales con las colisiones que se verifican en el interior del país. Si la ley mexicana en esta materia estuviera en abierto conflicto con una disposición de Derecho Internacional universalmente reconocida, la Comisión tendría que tomar en cuenta ese conflicto; pero aun aquellas decisiones internacionales y aquellos autores que sostienen que en los casos de colisión es “a universally admitted rule of maritime law” o “recunnu par tous les pays maritimes” (Nielsen's Report, 485; Lapredelle et Politis, II, 708) la presunción anglosajona en favor del buque anclado, no van hasta establecer que un menoscabo de esta presunción constituya un conflicto con disposiciones obligatorias de derecho marítimo internacional. Ciertamente que hay un elemento de razón en estas presunciones cuando se trata de colisiones en condiciones normales de tiempo; pero si se trata de condiciones anormales, como la de esta tempestad de Tampico, cualquiera generación parecería objetable. Uno de los primeros códigos que dieron cabida a la presunción en favor de los navíos anclados, el Código Marítimo promulgado por el Emperador Carlos V, para los Países Bajos en 1551, contiene una reserva expresa con relación a “las grandes tempestades” y otras causas semejantes (Art. 48 del dicho Código). En 1888, en Lausana, las presunciones dichas no fueron incluidas en ninguno de los proyectos del Instituto de Derecho Internacional; en 1898, en la conferencia sobre el derecho marítimo, en Amberes, la cuestión de si era deseable una disposición específica para la colisión que se verifique entre un navío anclado y un navío en ruta, fué unánimemente respondida en sentido negativo por todas las asociaciones nacionales afiliadas, y en la Convención de Bruselas de 1910, sobre Ley de Colisiones (Art. II, fr. 2; y VI, fr. 2) todas las presunciones y especialmente las que respectan a los navíos anclados, fueron abandonadas.

8. Debe estudiarse, pues, cuáles eran las disposiciones de la ley mexicana vigentes en 1882, con referencia a una colisión de la presente especie. El actual Código de Comercio federal que tiene un libro (el tercero), dedicado a reglamentar el comercio marítimo, no estaba vigente en esa época; data sólo del 15 de septiembre de 1889. En 1882, año de los sucesos de que aquí se trata, estaba ya vigente la Comisión Mexicana de 1857, que disponía que correspondía a los tribunales de la Federación conocer de todas las controversias que versaran sobre derecho marítimo (Art. 97, fr. II.) Dichos tribunales aplicaban como ley positiva, en aquella época, las Ordenanzas de Bilbao, que habían sido la primera ley mercantil de la República Mexicana, en un período comprendido entre la fecha de su independencia y el 16 de mayo de 1854, fecha de la promulgación del primer Código de Comercio mexicano, que fué llamado Código Lares, por causa del Ministro que lo expidió. El Có-

digo Lares fué derogado por el Art. I del decreto de 23 de noviembre de 1855, expedido por el Presidente Alvarez, al establecer que toda la administración de justicia se regiría por las leyes vigentes el 31 de diciembre de 1852; y que los jueces del fuero común conocerían de los negocios de comercio, sujetándose a las ordenanzas y leyes peculiares de cada ramo. Ahora bien, en 1852, la ley vigente era el decreto de 15 de noviembre de 1841, que en su artículo setenta disponía, que mientras no se formara el código de comercio de la República, los negocios de este ramo se decidirían de acuerdo con las Ordenanzas de Bilbao, en cuanto no estuviesen derogadas. Así estas ordenanzas debían ser aplicadas por los tribunales federales de México, a quienes la Constitución de 1857, como se ha dicho arriba, había transferido la jurisdicción sobre los casos de derecho marítimo. En las Ordenanzas de Bilbao la materia de las colisiones está tratada en el capítulo 20, (De las Averías Ordinarias, Gruesas, y Simples; y sus diferencias; 36 artículos) en cuyo artículo 34 se reproduce la regla general de responsabilidad por falta, sin introducirse allí ninguna presunción. No puede argüirse que este silencio sobre presunciones legales haga incompleta a la ley mexicana de aquella época, y que ello requiera que se suplemente con provisiones sacadas del Derecho Marítimo de un grupo de otros países.

9. En los casos de colisión la primera cuestión que tiene que resolverse no es la de cuál de los navíos está en falta, sino la de si alguno de los dos navíos que chocaron está en falta. La falta tiene que probarse; la ausencia de falta culpable debe suponerse en los casos en que la causa de la colisión no pueda ser certificada. Ahora bien, como no hay prueba suficiente delante de la Comisión, que permita a ésta sostener que hubo por parte del Comandante o del Capitán, criminal o culpable negligencia o inahábil navegación, y no existiendo en la ley mexicana vigente en 1882, presunción o regla determinada respecto a la carga de la prueba, no puede suponerse que hubo falta culpable por parte del "Independencia".

10. Hay, sin embargo, en el expediente una circunstancia que podría levantar serias dudas sobre el respeto que el "Independencia" tenía por las vidas humanas. El Comandante del cañonero supo que su barco había perjudicado seriamente a otro barco, y podía haber sospechado el peligro que la colisión significaba para la tripulación del "Daylight". Sin embargo, no hay pruebas de que hiciera ningún esfuerzo ya sea en la última parte de la noche o aun en la mañana siguiente para prestar auxilio a la tripulación o al barco mismo. Dejó que una goleta británica lo salvara, largo tiempo después de la salida del sol. Aunque esta situación deja la más desfavorable impresión, los Estados Unidos no la hicieron valer, y no fué dada oportunidad al "Independencia" para explicar su abandono. Pero aun cuando no se dé ningún buen motivo para excusar esta conducta inhumana, ella no puede proporcionar base legal para asumir negligencia culpable con respecto a la colisión. En la Conferencia Marítima de Bruselas de 1905 se declaró expresamente que, en los casos de colisión, la falta de uno de los navíos de dar asistencia al otro navío en peligro, no crea por sí misma una presunción legal de culpabilidad en la colisión.

(Proces-Verbaux du 17 octobre 1905, pp. 7-10; Convención de Bruselas sobre Ley de Colisiones, 1910, Art. 8. fr. 3).

11. México alega que hubo negligencia por parte de los Estados Unidos tanto por no haber requerido del reclamante que presentara su reclamación en debida forma, de acuerdo con la ley mexicana, como por no haber proporcionado más pruebas. La primera contención parece insostenible dado el hecho de que las razones buenas o malas que tenía el Gobierno de los Estados Unidos para no desear que se buscara satisfacción ante las autoridades mexicanas administrativas y judiciales, fueron plenamente explicadas en la correspondencia diplomática cambiada en los años 1883-1886. Tampoco puede sostenerse que haya habido negligencia con respecto a la suministración de la prueba, porque los Estados Unidos sometieron todas las pruebas que pudieron obtener. Dado que la correspondencia diplomática fracasó (1886), los Estados Unidos, si no querían recurrir a la fuerza, sólo podían esperar.

12. Por las razones expuestas, la reclamación debe ser desechada.

COMISIONADO FERNÁNDEZ MACGREGOR

Concurro con los fundamentos de hecho y de derecho y con la del Comisionado Presidente, y con su resolución de que el caso sea desechado.

COMISIONADO NIELSEN

Concurro con el Comisionado Presidente en la conclusión de que el caso debe ser desechado, a pesar de que en el expediente aparecen pruebas que indican que el cañonero mexicano puede haber sido culpable de navegar de manera defectuosa.

No existe duda alguno con respecto a la responsabilidad que, según el Derecho Internacional, recae sobre un gobierno por los daños y perjuicios causados por una embarcación de propiedad pública, cuyo manejo imperfecto sea causa de daños infligidos a una embarcación mercante perteneciente a otro gobierno.

En el *Repertoire du Droit Administratif* de Baquet se hace constar el principio siguiente (23 p. 175):

“No es sólo el ejército el que con sus actos puede ocasionar accidentes a las personas. La armada los causa más formidables aún, y las colisiones entre embarcaciones mercantes y buques de guerra tienen, en algunas ocasiones, resultados en extremo serios. Se admite sin discusión que si ha habido falta de parte de los oficiales de la armada, manejo inexperto, descuido o imprudencia de su parte, el gobierno es responsable”

Algunos tribunales internacionales han decidido muchas veces que debe pagarse indemnización por daños y perjuicios resultantes de colisiones entre embarcaciones mercantes y embarcaciones de propiedad pública. (Véanse,

como ejemplos, el caso del "Madeira," Moore, *International Arbitrations*, vol. 4, p. 4395; el caso del "Confidence," *Ibid.*, vol. 3, p. 3063; el caso del "Sidra," *American Agent's Report*, Arbitramento Americano-Británico, según convenio del 18 de agosto de 1910, p. 453; y el caso del "Lindisfarne," *Ibid.*, p. 483).

La cuestión de saber si la práctica internacional justificaba al Gobierno Mexicano, cuando los Estados Unidos presentaron una reclamación por la destrucción de la "Daylight," para alegar que debía recurrirse a los recursos locales, es un punto que no concierne a la Comisión. Y, en vista de las disposiciones del Art. V de la Convención de 8 de septiembre de 1923 no puede ahora invocarse contra la reclamación el hecho de que los dueños de la embarcación dejaron de buscar reparación ante las autoridades administrativas o judiciales de México.

Se alega en nombre de México que las únicas leyes aplicables a la colisión eran las de México y no las de los Estados Unidos. En dos casos decididos por el Tribunal formado en virtud del Convenio Especial celebrado entre los Estados Unidos y la Gran Bretaña, el día 18 de agosto de 1910, parece que se sentó la regla de que la ley aplicable para determinar la materia de culpabilidad con respecto a colisiones ocurridas en aguas territoriales, es la *Lex loci delicti commisi*. Véase el caso del "Canadienne", *American Agent's Report*, p. 427, y el caso del "Sidra," *Ibid.*, p. 453. Esta regla podría considerarse sensata como principio general; pero, en mi opinión, el reconocer lo adecuado de su aplicación en cualquier caso dado, no implica forzosamente la conclusión de que un tribunal internacional sería impotente para determinar la responsabilidad, basándose en la regla general de Derecho Internacional y en los hechos, en casos en que apareciera que no hay ley marítima local aplicable, o en los que ésta fuere tal que produjera el efecto de negar la responsabilidad por un acto claramente indebido. Yo creo que, en situaciones de esa especie, un tribunal internacional debería determinar la cuestión de responsabilidad a la luz de los hechos en general y de los principios de derecho que sean aplicables, en la misma forma en que se determina la responsabilidad, por ejemplo, en el caso de destrucción inmotivada, negligente o innecesaria de propiedad, llevada a cabo por algún otro agente de que el gobierno sea responsable.

En el Alegato de los Estados Unidos se sostiene que el Derecho Marítimo es una parte del Derecho Internacional, y se alega que un examen de los Códigos Marítimos deja ver que, en la época de la colisión entre el "Daylight" y el "Independencia", estaba incorporado en las leyes de México el principio de la tan mencionada regla que crea una presunción de culpabilidad en contra de un buque en movimiento que choca con un buque que está anclado. En nombre de México se alega que las leyes mexicanas en 1882 no reconocían tal regla. Se ha afirmado a veces que el Derecho Marítimo es Derecho Internacional. El Derecho Marítimo, a pesar de ser en gran parte el producto de principios y prácticas desarrolladas por naciones marítimas durante un largo período de tiempo, no puede, probablemente, considerarse como Derecho Internacional, si se tiene en cuenta la característica fundamental de la Ley de

las Naciones, a saber que es una ley uniforme que gobierna la conducta de las naciones y que no puede ser alterada por una nación sola. Puede decirse, quizás, que ciertos principios de Derecho Marítimo han sido tan generalmente aceptados que forman parte del Derecho Internacional, debiendo ser acatados por los miembros de la familia de las naciones. Puede haber alguna ley internacional convencional. Lo que se llama derecho general marítimo forma la base de todos los códigos marítimos, pero, por lo regular, las naciones no se consideran impedidas de hacerle modificaciones o adiciones. El Derecho Internacional reconoce el derecho que tiene una nación de sujeta a su autoridad a las embarcaciones extranjeras que están dentro de sus aguas territoriales, y de aplicar a aquéllas su código marítimo. Fuera de este punto especial, yo creo que evidentemente existen principios legales que la Comisión puede aplicar en el presente caso. Y es de notarse que el abogado de los Estados Unidos, no se apoya aparentemente de manera absoluta en una regla con respecto a la presunción de culpabilidad, sino que arguye que las pruebas presentadas por el Gobierno Mexicano revelan navegación defectuosa del cañonero, en varios aspectos.

En el dictamen del caso del "*Sidra*," *supra*, firmado por Monsieur Henri Fromageot, distinguida autoridad, profundamente versada en Derecho Internacional, Derecho Civil y Derecho Marítimo, nos encontramos con la opinión siguiente, con respecto a los requisitos impuestos a una embarcación en movimiento que choca con una embarcación que está anclada:

"De acuerdo con la regla marítima bien establecida, que los Estados Unidos y la Gran Bretaña reconocen, en caso de una colisión entre dos vapores, de los cuales uno está en movimiento y el otro anclado, la responsabilidad recae sobre el que está en movimiento, a no ser que este demuestre que la colisión fue por culpa de la otra embarcación."

La regla así expresada no establece una presunción — por lo menos no la establece por el lenguaje que usa. Pero al tomarse en cuenta la situación relativa de dos embarcaciones que chocan, esta es seguramente, en principio, igual a la de la conocida regla, frecuentemente citada por comentaristas de Derecho Marítimo, que establece que hay presunción *prima facie* en contra de una embarcación en movimiento que aborda a otra que está anclada. Es obvio que la regla está basada en un principio conocido. Ya sea que la regla está expresada de manera que pueda considerársela como una simple regla para la prueba, ya que esté redactada de manera tal que pueda considerársela, como yo creo que lógicamente debería hacerse, como una regla substantiva de derecho marítimo, está formulada, quizá, en forma demasiado amplia, si no se toma en cuenta la situación de la embarcación que está anclada. Del examen de decisiones de tribunales de los Estados Unidos, en las que se ha hecho efectivo el principio en que se funda la regla, aparece que la regla está mejor concebida, en substancia, en el lenguaje usado por el señor Parsons, que dice como sigue:

"Si hay una colisión entre un buque que está anclado y otro que está en movimiento, la presunción es que aquella fué motivada por culpa del buque en movimiento, a menos que el buque anclado hubiese estado situado en donde no debería estar. La regla es la misma cuando un buque inmóvil por cualquiera otra causa, es abordado."

Sobre este punto véase el caso del "*Clara Clarita*", 23 Wall, 1; y el del "*Oregon*", 158 U. S. 186.

No se desprende del expediente que el "*Daylight*" haya estado anclado donde no debía o que éste hubiese dejado de cumplir con alguna de las disposiciones de las leyes locales con respecto a luces, o que se le pueda atribuir alguna culpa en la colisión.

Me parece que no es un punto de importancia el que la regla expresada por Monsieur Fromageot o la regla general acatada por los tribunales americanos, esté o no ahora incorporada generalmente en los códigos marítimos de las naciones. La colisión acaeció en el año de 1882 y, por supuesto, es pertinente tener en vista el principio evidente de que el efecto de un acto se determina en virtud de las leyes vigentes cuando el acto tuvo verificativo. Pero no me parece que sean de importancia decisiva los términos precisos de cualquier regla pertinente que existiese en aquel año. Las condiciones climatológicas imperantes al tiempo de una colisión no pueden, en un caso dado, afectar la aplicación acertada de la regla invocada por los Estados Unidos o de otra regla semejante, a pesar de que, por supuesto, puede ser un punto de mucha importancia para determinar si el buque en movimiento tuvo realmente la culpa. La demostración de que las condiciones meteorológicas extraordinarias hicieron que el buque fuese ingobernable, puede ser prueba concluyente de la falta de culpabilidad. Cualesquiera que sean los términos precisos de cualquier regla apropiada y aplicable, me parece que tal regla difícilmente podría dejar de tomar en cuenta, para determinar la culpabilidad, el hecho de que una embarcación esté debidamente anclada y la otra en movimiento, siempre que tenga lugar una colisión en tales condiciones.

El análisis eficiente que el Abogado de los Estados Unidos hace de las pruebas que obran en el expediente, sugiere fuertemente, en mi opinión diversas razones que tienden a probar que hubo culpa de parte del "*Independencia*". Sería difícil, a la luz del expediente, poner en duda la prudencia del joven Comandante del cañonero —que tenía 23 años de edad— al dejar la posición en que su buque estaba anclado. Es indudable que la tormenta que él percibió era igualmente violenta en los lugares en que estaban ancladas cada una de las embarcaciones que chocaron. Y si la embarcación mercante mantuvo su posición con su ancla, moviéndose muy ligeramente, parece extraño que el cañonero, haciendo uso de sus dos anclas y de sus máquinas, no haya podido conservar su lugar de anclaje o haya sido impelido a la colisión. Asimismo, es extraño que el cañonero no haya podido evitar el choque con la embarcación mercante, una vez que después de haber sido averiado por la colisión y cuando su tripulación estaba, seguramente, un tanto desmo-

ralizada, como consta en el expediente, pudo echar el ancla y fondear a unas cien yardas, aproximadamente, de la embarcación mercante. También es extraño que el cañonero, después de la colisión, haya podido rápidamente dar contravapor a sus máquinas y alejarse de la embarcación mercante, y no haya podido dar contravapor a sus máquinas a tiempo para evitar una colisión inminente, de cuyo peligro se le había dado aviso. Otros hechos mencionados en el Alegato de los Estados Unidos tienden fuertemente a indicar manejo defectuoso del cañonero.

Me parece que es pertinente y adecuado tomar en consideración otro punto que el Comisionado Presidente menciona en su opinión, a saber, la falta cometida por la tripulación del cañonero al no observar lo que se ha llamado "primera ley del mar": prestar ayuda a gente de mar que esté en peligro en condiciones aflictivas. Una ley estatutaria de los Estados Unidos impone, en caso de colisión, a los capitanes de toda embarcación, la obligación de prestar a la otra toda la ayuda que le sea posible, y si deja de hacerlo, se considera en ausencia de pruebas de lo contrario, que la colisión fué causada por acto indebido, por negligencia o por descuido de su parte. (26 Stat. L. 25). Una disposición semejante se encuentra en el British Merchant Shipping Act de 1894 (Sec. 420). En las leyes de otros países se encuentran sin duda disposiciones de esta índole.

El que yo concorra con la decisión de que se deseche la reclamación, se debe, solamente, a la ausencia de pruebas más concluyentes para refutar los testimonios dados por los miembros de la tripulación del "Independencia", al efecto de que las condiciones meteorológicas extraordinarias fueron la inevitable causa del accidente.

Estoy de acuerdo con el Comisionado Presidente en su opinión respecto a que no puede aplicarse en este caso el principio de negligencia. El retardo en la presentación de un caso por el gobierno reclamante, es el punto fundamental en cualquier aplicación de ese principio. Los Estados Unidos presentaron una reclamación, tan luego como fué hecha una adecuada investigación de los hechos que motivaron la colisión, y por un largo período de tiempo los Estados Unidos insistieron urgentemente en esta reclamación.

DECISIÓN

La Comisión decide que la reclamación de George W. Johnson, Arthur P. White, Albacea, y Martha J. McFadden, Administradora, queda desechada.

Dada en Wáshington, D.C., el día 15 de abril de 1927.

(Comisionado Presidente)

(Comisionado)

(Comisionado)

DAMOS FE:

(Secretario)

(Secretario)