número extraordinario de toneles para agua ú otras vasijas para guardar líquidos, á no ser que el patron exhiba documentos que acrediten el destino lícito de aquellos objetos; cantidad de vasijas de rancho mayor que la necesaria al uso de la tripulacion; caldera de tamaño desmesurado ó más de una caldera, todo, mayor de lo necesario para la tripulacion; cantidad extraordinaria de arroz, harina, manioque que exceda de lo que probablemente pueda ser consumido por la tripulacion, siempre que estos objetos no aparezcan designados en el manifiesto como mercancías: estas circunstancias se considerarán como indicios que *prima facie* indican que el buque se entrega al tráfico de negros y servirán para condenarle y declararle buena presa, á no ser prueba en contrario: el capitan, contramaestre y sobrecargo serán castigados como piratas y el resto de la tripulacion segun su complicidad: serán tratadas de preferencia estas causas. La circular de 30 de Noviembre de 1859 previno se consideraran como piratas los extranjeros que desembarcasen en algun puerto ó penetrasen por tierra armados y con objeto de atacar el territorio, en atencion á que no pertenecen á nacion con quien, prévia declaracion, esté en guerra la Nacion mexicana: que lo mismo serán tratados los extranjeros que introduzcan armas ó municiones por puntos de la República sublevados y con objeto de favorecer á los sublevados. (Estos dos casos están comprendidos en los delitos contra la seguridad interior de la Nacion.) Finalmente, el Código penal en sus artículos 1,127 á 1,130 y 1,136 á 1,138 considera como piratas á los que perteneciendo á la tripulacion de cualquier buque mercante con nacionalidad ó sin ella, apresen á mano armada alguna embarcacion ó cometan depredaciones en ella ó hagan violencia á las personas que se hallen á su bordo: á los que yendo á bordo de una embarcacion se apoderen de ella y la entreguen voluntariamente á un pirata: á los que residiendo en la República trafiquen con piratas conocidos que se tendrán como encubridores, y á los corsarios que en caso de guerra extranjera entre dos ó más naciones hagan el corso sin carta de marca ó patente legítima de ninguna de ellas ó con patentes de dos ó más de los beligerantes. Los mismos artículos del Código castigan el tráfico de esclavos en los capitanes, maestres ó pilotos de buques empleados en la trata y *que sean apresados con esclavos ó que los desembarquen en el territorio mexicano*, en los tripulantes del buque y en los que en la República compren esclavos. Aunque la ley citada de 1851 fijaba tramitacion especial para el delito de tráfico de esclavos, no está vigente en esta parte por no estarlo el tratado con la Gran Bretaña, cuya vigencia seria el único motivo para observar dicha ley en lo relativo al procedimiento con preferencia á la de 6 de Diciembre de 1856 que fijó los trámites para todos los delitos de piratería y tráfico de esclavos. A esta, pues, debemos atenernos.

4º *Naufragios, arribadas, colision de buques, inmunidades de los de guerra.* Respecto de estos últimos, nos bastará decir que no estando sujetos á jurisdiccion estraña donde quiera que se encuentren, todas las cuestiones que respecto de ellos se ofrezcan, en lo relativo al derecho internacional son objeto de reclamaciones diplomáticas; y en lo relativo al derecho constitucional patrio son objeto del fuero de guerra. Los naufragios, arribadas y colisiones de buques solo dan materia á la jurisdiccion de almirantazgo bajo dos aspectos: 1º, en tanto que aquellos fueron efecto de un delito; 2º, porque den lugar á la aplicacion de leyes sobre el destino que debe darse á los buques, bienes y efectos perdidos por naufragio ó arribadas. El primer caso se rige por los principios que hemos sentado al hablar de delitos cometidos en alta mar ó mares territoriales. El segundo tiene su legislacion especial, materia de la jurisdiccion de almirantazgo solo cuando se trata de las leyes adoptadas por la nacion respecto de los efectos ó mercancías mencionadas; y no cuando

se trata de cuestiones entre particulares sobre avería gruesa ó simple, sobre responsabilidades civiles nacidas del acontecimiento, etc., á no ser que se deduzcan como incidente en un juicio criminal, pues entónces por los principios de acumulacion conocerá el mismo juez que conoce del delito. Sea cual fuere la autoridad á la que las leyes antiguas hayan encomendado las diligencias judiciales relativas á naufragios, en tanto que estos se relacionan con las leyes de navegacion ó el derecho marítimo, hoy el juez competente es solo el federal, pues lo relativo á la abolicion del *derecho de naufragio*, [1] destino que deben tener los efectos naufragados, prescripcion de los derechos de los dueños de efectos perdidos etc., es objeto de leyes que reglamentan la navegacion y el comercio exterior y que fijan los principios y conducta que la nacion, con ó sin tratados, adopte para con las demás naciones, es por tanto objeto de legislacion marítima y en consecuencia materia de la jurisdiccion de almirantazgo. Dejando, pues, como propias de las funciones de los agentes del Ejecutivo las providencias, auxilios, proteccion que debe darse á buques en peligro, á los que naufragan, etc., hablaremos solo de lo que debe hacer el juez federal. El art. 55 del arancel de 1872 dice: Como puede acontecer que en las costas de la República se pierdan buques que naveguen de un puerto extranjero á otro, el cargamento que se salve se depositará en la aduana marítima inmediata, dando conocimiento al cónsul de la nacion á que pertenezca el buque y se halle en el punto más próximo al lugar del naufragio, y no habiéndolo, al *juzgado de Distrito más inmediato*. En todo caso se avisará al Ministerio de Hacienda para que de-

1 El derecho de naufragio consistia en la antigüedad y en la Edad media en la facultad de apropiarse todos ó parte de los bienes de náufragos y aún de reducir á esclavitud á estos. Este uso bárbaro quedó abolido en al siglo XVII.

termine lo que debe hacerse con el cargamento si dentro de seis meses no lo reclama su dueño. La ley 9 y 10, tít. 7, lib. 6 de la Nov. manda que en casos de arribadas, pérdidas y naufragios se den todas las providencias para salvamento y custodia de los papeles y efectos de los buques naufragados á cuyo efecto se trasladará (hoy, el juez [1] y no la autoridad militar) al lugar más próximo al fracaso para que se custodien los efectos que pudieren salvarse; si la embarcacion naufragada estuviere sin gente se apoderará de todos los papeles y libros, y hecho inventario los guardará para venir en conocimiento del dueño del cargamento y buque que pondrá en la custodia correspondiente para su seguridad: si no se hallan documentos que faciliten el conocimiento indicado, se depositará todo lo reconocido por inventario formal y se hará la publicacion del naufragio por edictos en los parajes convenientes con las señales más precisas para que lleguen á conocimiento de los interesados, á los cuales, presentándose en el término prescrito y justificando su derecho en todo ó en parte, se les entregarán con deduccion de gastos causados, para cuyo pago, si dentro de un mes no se presentan, se venderán en almoneda los más espuestos á deterioro. Cumplidos los tres meses de los edictos sin que se presente dueño, se mandará copia testimoniada de las diligencias al juzgado de vacantes (hoy será el Ministerio de Hacienda con arreglo al artículo citado del arancel). Si la embarcacion es nacional, practicadas las primeras diligencias de inventario y depósito, se dará aviso al juez de arribadas (hoy será al juez comun del Estado respectivo, para que proceda con arreglo á su legislacion particular, pues siendo bienes de

1 Estas diligencias las encomiendan las leyes á la autoridad militar; pero esta hoy no tendrá más ingerencia que la relativa á medidas facultativas para salvamento de buques, pasajeros y efectos, siendo todo lo demás de la competencia del juez federal.

súbditos del Estado, y no de extranjeros, la cuestion ó el negocio es derecho privado y no de derecho internacional reglamentado por leyes federales). Si de las diligencias practicadas resulta el naufragio culpable se seguirá la causa criminal respectiva. Las leyes citadas hablan tambien de la custodia y adjudicacion de lo que arroje el mar; pero esto debe regirse por las leyes sobre bienes mostrencos de cada Estado. Las ordenanzas de Bilbao, artículos 1º al 9º, cap. 19, contienen prescripciones semejantes á las mencionadas, respecto de naufragios. El art. 40 de las ordenanzas de Enero de 1801 previene que si alguna embarcacion se encontrare en el mar ó se presentare en puertos nacionales sin conocimiento de carga ú otros documentos por los cuales conste á quien pertenece y sin gente ninguna, se tomarán declaraciones *separadamente* á la gente del buque apresador; se hará reconocer la carga por inteligentes y se practicarán las diligencias conducentes á investigar los dueños de la embarcacion y sus efectos, y no descubriéndose se inventariará todo, se tendrá en depósito para restituirlo á quien dentro de un año y un dia justifique ser dueño, adjudicando la tercera parte del valor á los recobradores: no pareciendo el dueño dentro de ese término, las otras dos partes se dividirán en tres, una para los recobradores y las otras para el Erario. Las diligencias que hemos mencionado deben practicarse con intervencion del cónsul ó vice-cónsul (si lo hay) de la nacion á que pertenece el buque. Así está declarado por circular de justicia de 4 de Octubre de 1831, 31 de Agosto del mismo año y O. del Ministerio de Relaciones de 15 de Setiembre de 1853.

CASOS DE ALMIRANTAZGO EN TIEMPO DE GUERRA.

Las causas de almirantazgo en tiempo de guerra son las relacionadas con las leyes sobre presas, corso, bloqueo y registros de buques.

Para la decision de ellas ante todo deben tenerse en cuenta los principios del derecho internacional, la práctica de los tribunales de almirantazgo, los tratados y las costumbres recibidas, pues solo con un profundo conocimiento de estas materias, puede hacerse una aplicacion justa de nuestras leyes patrias. No siendo propio de nuestros estudios lo relativo á derecho internacional, nos limitaremos á exponer las prevenciones de nuestra legislacion. Los tratados vigentes entre México, la Confederacion alemana, los Estados Unidos del Norte, la República de Chile y la del Perú, contienen varias estipulaciones relativas á buques neutrales, objetos de contrabando, registro y visita de embarcaciones, etc., que deben verse de preferencia al tratarse de cuestiones de presas.

Las ordenanzas de la armada naval y las de corso de 1801 ya citadas [1] despues de dar las reglas para armar en corso, las cuales como propias del poder Ejecutivo no las exponemos aquí, dice que el conocimiento de las presas que los corsarios hagan pertenece privativamente á los comandantes militares (hoy será el juez de Distrito), ménos lo relativo á buques enemigos que por algun accidente se rindan

1 Estas leyes son las vigentes, pues el decreto de 9 de Junio de 1824 (de acuerdo en esta parte con la Constitucion) facultó al Ejecutivo para dar patentes de corso á los nacionales y extranjeros, ajustándose á las ordenanzas contenidas en la ley 4ª, tít. 8º, lib. 6º de la Nov. y á la 5ª, 6ª y 8ª que le siguen (que son las ordenanzas de 1801) en lo que no estén en oposicion con nuestras leyes vigentes.

á castillo, ó fortaleza, ó destacamento, pues estos son del fuero militar como botin de guerra. Esto supuesto, veamos qué actos preparan el juicio respectivo. Todo buque de guerra ó en corso puede reconocer (en tiempo de guerra se entiende) las embarcaciones de comercio de cualquiera nacion, obligándolas á que manifiesten sus patentes, pasaportes, escrituras de propiedad, contrata de fletamento, diarios de navegacion, roles de tripulacion, etc., cuyo registro se ejecutará sin violencia ni ocasionar perjuicios; y no apareciendo del registro sospecha contra el buque de que es de los que deben declararse de buena presa, se les dejará continuar: se dejarán navegar libremente las embarcaciones que presenten de buena fé sus papeles: no se apresarán naves ni se hostilizarán aunque sean enemigas, en aguas territoriales y de aliados ó neutrales: tampoco se continuará la persecucion en dichas aguas aunque se haya comenzado fuera de ellas: los buques aprehensores ó que practican la detencion si son corsarios serán responsables de las detenciones infundadas ó ilegales y pagarán daños y perjuicios, y si son de guerra se dará cuenta al Ministerio del ramo para que gubernativamente haga la indemnizacion y resuelva lo conveniente por la responsabilidad de los militares aprehensores: al hacer la detencion ó aprehension se recogerán todos los papeles, dando recibo de ellos, bajo de inventario, al capitan del buque apresado y serán selladas las escotillas de modo que no puedan abrirse; se tomará razon de todo lo que fácilmente pueda estraviarse para ponerlo á cargo del que debe conducir la embarcacion al lugar del juicio y no se permitirá saqueo de efectos ningunos: si fuere imposible la conservacion de una presa y sea necesario tratar su rescate, venderla ó echarla á pique, se proveerá á la seguridad de los prisioneros y se recogerán los papeles relativos á aquella; pena de privacion de lo que toque al aprehensor y del castigo debido si su conducta resultare ilegal, pues con los papeles deben justificar esta.

Deben ser detenidas y conducidas á puerto las embarcaciones sospechosas por sus papeles de ser enemigas ó de traer géneros prohibidos, ó aquellas cuyos papeles no puedan traducirse por falta de intérprete y es necesario conducirlas al puerto mas próximo para el pronto exámen de aquellas: será detenida toda embarcacion de fábricas enemigas, ó que hubiese pertenecido á enemigo, ó el capitan y el dueño de ella sea de nacion enemiga: serán detenidas tambien aquellas que lleven oficiales de guerra enemigos, maestre sobrecargo, administrador ó mercader de nacion enemiga, ó aquellos cuya tripulacion en más de su tercera parte sea enemiga, para que se depuren los motivos que obligan á la embarcacion á servirse de esa gente: se detendrán las embarcaciones en cuyo bordo se hallen géneros ó efectos pertenecientes á enemigo, para que el tribunal los declare buena presa si no justifican que los enemigos dueños de los efectos observan la inmunidad; si el capitan de embarcacion donde hay efectos de enemigos declara de buena fé que lo son, se trasbordarán estos sin detener aquella. Hecha la detencion el corsario ó capitan de navío de guerra la conducirá al puerto del armamento del corsario ó al mas próximo. Inmediatamente se abrirá por el juez de Distrito un juicio sumario, valiéndose de intérpretes si fuere necesario, para examinar los papeles que motivaron la detencion y la conducta del apresador: ni en este juicio sumario ni el ordinario se admitirán otros papeles que los hallados y manifestados á bordo del buque capturado; á no ser que al capitan, *faltando documentos*, se ofrezca á probar que se perdieron por accidente, en cuyo caso se le concederá término competente para que lo justifique. Si de estas diligencias sumarias resulta ilegal la conducta del apresador se le impondrá multa de 200 ducados por primera vez, y por la segunda se le recogerá la patente de corso declarándole inhábil para él. Este juicio sumario prévio debe sustanciarse en el término de 24 horas

con audiencia verbal de los interesados, siendo aquel término prorogable solo porque sea neccsario practicar diligencias indispensables para el fallo. Concluidas estas se declara si es buena ó mala la presa y si procede ó no la detencion. Esta declaracion prévia no es definitiva y solo tiene por objeto evitar perjuicios al buque apresado con una larga detencion durante un juicio ordinario; así es que si el fallo dado en este juicio es favorable al buque y no hay apelacion, causa ejecutoria y debe desde luego ponerse en libertad al buque detenido sin cobrarle *ningun* derecho bajo ningun concepto, pena de responsabilidad: en caso de que el corsario no se conforme, se seguirá el juicio ordinario, pero prévia fianza que dé éste de satisfacer al buque apresado toda clase de daños y perjuicios que se le irroguen si la sentencia del juicio sumario es confirmada en el ordinario. Dicho pago se podrá ejecutar en el que dió la fianza de que hemos hablado. Ya sea porque en el juicio prévio se haya declarado buena la presa, ya porque prévia la fianza dicha, el corsario quiera continuar la instancia, se abrirá el juicio ordinario que se sustanciara en el término de quince dias, en el cual se oirá á los interesados, se procederá á justificar legalmente las causas que intervinieron para hacer la presa, sin admitir la prueba de nuevos documentos ó papeles. La apelacion y demás recursos en estas causas seguirán las reglas de la ley de 14 de Febrero de 1826, tanto respecto del tribunal ante quien se apele y suplique como respecto de los fallos que admitan ese recurso por razon de su cuantía. Aunque no haya apelacion se dará cuenta al tribunal respectivo para que revise la responsabilidad del juez inferior (art. 17 al fin, ordenanzas 1801). Los incidentes criminales se seguirán por cuerda separada (art. 41, trat. 6º, tít, 5º ordenanzas de la armada naval); y si ellos estan relacionados con la disciplina militar se juzgarán por los tribunales de este órden.

§ 5º

COMPETENCIAS ENTRE DIVERSOS TRIBUNALES.

El art. 99 de la Constitucion dice: corresponde tambien á la Suprema Corte de Justicia dirimir las competencias entre los tribunales de la Federacion; entre estos y los de los Estados y entre los de un Estado y los de otro. La Constitucion de 1824, art. 137, frac. 4ª prevenia lo mismo diciendo, que era atribucion de la Suprema Corte dirimir las competencias que se susciten entre los tribunales de la Federacion y entre estos y los de los Estados y las que se movieran entre los de un Estado y los de otro. El art. 29 de la ley de 14 de Febrero de 1826 dice: que las competencias de que habla el artículo citado de la Constitucion de 1824 las decidirá la primera Sala de la Suprema Corte en una sola instancia. Estas prevenciones ratifica el reglamento vigente de la Suprema Corte de 29 de Julio de 1862 art. 6º, cap. 2º

Pueden pues ocurrir competencias: 1º, entre los tribunales de un Estado y tribunales de otro: 2º, entre tribunales federales y tribunales comunes, ya sean estos del Distrito y territorio de la Californa, ya de los Estados: 3º, entre un tribunal federal y otro federal: 4º, entre tribunales militares y tribunales comunes y federales. Estos son los únicos tribunales ó fueros que pueden dar lugar á competencias cuya decision corresponde á la Suprema Corte en virtud del precepto constitucional; pero como este no habla claramente de los de guerra ó militares, puede cuestionarse sobre si las competencias entre ellos y los otros fueros deben tambien ser decididas por la Suprema Corte. Nosotros opinamos por la afirmativa fundándonos en las razones siguientes. Los tribunales militares no pueden llamarse federales en el sentido de que estén identificados con los tribunales creados por los