

Cámaras, á un Tribunal ó á un Jurado, como cuerpos, se castigarán con las mismas penas que si se infirieran á uno de sus miembros; pero teniendo esa circunstancia como agravante de 4ª clase.”—“Art. 917. Cuando el ultraje se haga á la autoridad, y no á la persona del que la ejerza; no tendrá éste, derecho de perdonarlo, y se procederá *de oficio*, excepto en el caso del artículo que precede.”—ART. 918. En todos los casos de que se trata en este capítulo, si el delito se cometiere publicamente ó en lugar público, esta circunstancia se tendrá como agravante de 4ª clase.”

86. DELITOS COMUNES COMETIDOS POR DESERTORES.—Desde ántes de la expedición de la ley de 15 de Setiembre de 1857, cuyo artículo 2º en su

tería el riesgo de comprometerse, provocando una querrela inevitable, y aun las vías de hecho, cuyas consecuencias sería imposible prever”..... (Rayneval, de la Liberté des Mers, tomo 1, cap. 18, § 4.....)—Lo dicho procede cuando los buques de guerra que dan el convoy pertenecen á la misma nación de los buques convoyados, y no cuando pertenecen á otra igualmente neutral. La razón de esta diferencia es muy clara: si un gobierno merece crédito cuando responde auténticamente de la conducta de sus súbditos ó ciudadanos, no sucede lo mismo cuando se trata de personas extranjeras que no residen en su propio territorio, y ningún Estado se halla en el caso de atenerse á lo que sobre este particular afirma aquel ó su representante. Sin embargo, el Conde Lucher-Palli, Príncipe du Droit public maritime, en la conclusión, opina que los gobiernos civilizados deberían, de comun acuerdo, establecer un Código de derecho marítimo, que tuviese por base, entre otros principios, el siguiente:—“No visitar los buques mercantes, sino en el caso en que no sean convoyados por un buque de guerra de la nación á que pertenezcan ó por el de otra Potencia que los hubiese admitido bajo su protección.”—Pero en resumen, esta es una teoría bella, si se quiere; mas por ahora ninguno la ha admitido en la práctica. El derecho consuetudinario y aun el convencional, están en contra.—Durante la última guerra, esta cuestión se agitó también entre los Estados-Unidos y Dinamarca. El gobierno Danés publicó en 1810 una Ordenanza declarando que se tendrían por buena presa los buques neutrales que, siendo neutrales respecto de la gran Bretaña, y las demás naciones que con ella se hallasen en guerra, se valiesen de convoyes ingleses en el Báltico y en el Atlántico. Por consecuencia de esta disposición, fueron apresados algunos buques americanos y declarados buena presa en Dinamarca juntamente con sus cargamentos. Mas adelante se entabló sobre este punto una larga discusión entre ambos gobiernos siendo Ministro de los Estados-Unidos en Copenhague el publicista americano Mr. Wheaton, cuya autoridad hemos tan frecuentemente invocado. Entre otras razones alegadas por el hábil negociante, presentaba las siguientes:—“El principio sentado por la enunciada Ordenanza, tal como ha sido interpretada por los tribunales del país, consiste en que el simple hecho de haber navegado bajo un convoy enemigo, es *per se*, una causa justificable, no ya de simple captura ó detención, sino aun de condenación ante los tribunales del otro beligerante; y eso prescindiendo de las pruebas de la propiedad, sin tomar en cuenta las causas ó motivos que hubiesen obligado á los buques neutrales á juntarse al convoy; ni la legalidad de su viaje, ó la inocencia de su conducta bajo otros respectos. La equidad de una pretensión tan rigurosa de parte de un beligerante, tan nueva en su apariencia y tan importante por sus consecuencias, ántes de ser aprobada por los Estados neutrales, merecía ser rigurosamente demostrada por los publicistas, y era necesario hacer ver que había sido admitida por el uso de las naciones. Ni uno solo de los numerosos intérpretes del derecho internacional había hecho mención de ella: has-

parte última, [como hemos visto en la ant. pág. 534], sujetó los expresados delitos á la autoridad civil, otras Disposiciones habían decidido lo mismo, segun expuse en las anteriores páginas 383 á 391, en donde tratando de la competencia en el caso de “comisión de un delito militar y de otro comun á la vez,” extracté las Ordenes de 25 de Mayo de 1773 y 6 de Marzo de 1785, y en donde refuté la doctrina que D. Jacinto Pallares asienta en las páginas 763 y 764 de su Plagiato, en donde parece haber tenido presente el siguiente estudio corriente en la página 70 de mi tomo 1º: “El Decreto de 21 de Noviembre de 1855 declaró vigente el de 13 de Febrero de 1821 y artículos 49 y 50 de la ley de 29 de Diciembre de 1838, mandando: que los deser-

ta allí ninguna nación beligerante había obrado jamás en consecuencia de ese principio, y no podía decirse que una sola nación neutral lo hubiese aceptado nunca.”—“Los buques americanos de que se trata,” (prosigue el distinguido diplomático) “se ocupaban en su acostumbrado y legal comercio entre la Rusia y los Estados-Unidos, y ni estaban armados, ni habían opuesto resistencia alguna á los cruceros Daneses: fueron apresados al regresar de su viaje despues de haber pasado el Báltico y sometidos al examen de los cruceros y autoridades de Dinamarca; y se les condenó en virtud de un edicto que les era desconocido, que por consiguiente no existía para ellos al tiempo de su partida de Cronstad, y debía considerarse como una medida no autorizada de una legislación retroactiva, á ménos que no se demostrase su conformidad con la ley comun y preexistente de las naciones, cierto es que el hecho de haberse encontrado en compañía de un convoy enemigo podía hacer presumir que el buque y su cargamento eran enemigos, de la propia manera que se presume, hasta obtener la prueba en contrario, que las mercancías apresadas á bordo de un buque enemigo pertenecen á éste. Pero semejante presunción no es de aquellas que el derecho llama *juris et de jure*, que se tienen por concluyentes y no admiten prueba en contrario. En el caso que nos ocupa, no hay mas que una ligera presunción, que por consiguiente debe ceder en presencia de la prueba en contrario....” (Wheaton, Elements of Internat. Law. part. 4, Cap. 3, § 32....)—Este negocio se concluyó en 1830 en favor de los Estados-Unidos, si bien estipulándose, que no sirviese de precedente ni de regla para lo futuro en los casos ocurrentes. Mucho valió, por cierto, la habilidad del negociador americano: pero no es muy seguro que deje de ser un hecho irregular, y aun ilegal, el de un buque neutral navegando bajo el convoy de uno de los beligerantes, y en todo caso esa circunstancia no puede ni debe librarle de la visita, si esta se realiza en el acto. Mas si el buque neutral se reune accidentalmente en alta mar á uno ó muchos buques de guerra pertenecientes á una Potencia beligerante, y navega con ellos en conserva, sin pretender su protección ni tener mas objeto que librarse de las molestias de la visita á favor de algun choque ó combate, que accidentalmente sobreviniere entre los enemigos, eso no parece que sea sino un ardid inocente, que no debería imputarse á delito, ni por consiguiente someter al buque y su cargamento á la pena terrible de confiscación. Tal era precisamente el caso de los buques americanos, cuya conducta merecía disculpa por el deseo natural que tenían de libertarse del extremado rigor de los derechos de Napoleon sobre bloqueo continental.” (Tomo 1º de mi citada obra, páginas 365 á 375).—Las Ordenanzas de la Armada de 1748 en su Trat. 2º, tít. V, arts. 86 al 90 declaran: que los buques de guerra tienen derecho en todo tiempo de registrar á cualquier buque mercante nacional ó extranjero para cerciorarse de su nacionalidad y de la legitimidad de su navegación, pero que en tiempo de paz ésta visita debe extenderse á conocer si el buque lleva ó no contrabando. Que el primer acto de inquirir debe ser á la voz, y solo

tores *aprehendidos* por autoridades civiles por delitos comunes, fuesen juzgados y sentenciados por ellas.—A las observaciones que allí hice, hay que agregar, la de que el citado Decreto de 13 de Febrero de 1824 que puso en vigor el referido de 1855, no puede rejir al presente, porque no solamente sujetaba á la Justicia ordinaria los delitos comunes del desertor, como lo hace la parte última del artículo 2º de la repetida ley de 15 de Setiembre; sino aun el mismo delito de la desercion, si *prevenia* en la captura del desertor la misma Justicia común, lo que hoy no puede hacer, prevenga ó no, porque la desercion es delito puramente militar de la exclusiva competencia del fuero de guerra.

cuando esta indagacion no satisfaga, podrá procederse á la visita por un oficial y dos ó tres hombres nada mas que para examinar los papeles, pues solo en el caso de haberse de marinar una embarcacion, podrá subirse á ella, ó hacer trasbordo de sus efectos.—Por el artículo 22 de la Ordenanza de Corso, que es la ley 4ª, tít. 8, lib. 6, Nov. Recop. se dice tambien: que cuando la detencion de un buque no se pudiese justificar por sus papeles, por su carga ó por sus maniobras, el que causó la detencion deberá indemnizar los perjuicios que haya ocasionado; pero atentos los preinsertos principios del Derecho internacional, parece que solo en tiempo de guerra puede ejercerse el derecho de visita en la alta mar, limitado á buques mercantes; y en todo tiempo en los mares territoriales, habiendo sospecha fundada de contrabando. Por eso el *Reglamento de 16 de Julio de 1851*, para los buques guardacostas de ambos mares establecidos con objeto de perseguir el fraude y contrabando, (disposicion que reemplazó á las Instrucciones de 21 de Noviembre de 1791 para los buques guardacostas del seno mexicano corrientes en el núm. 1281 de las *Pandectas Hispano-Mexicanas*) en los arts. 8º y 9º ordena que los buques guardacostas *ejercen el derecho de visita*, ó reconozcan á los buques nacionales y extranjeros que naveguen á inmediaciones de las costas ó islas de la República; detallándose cómo han de proceder, con arreglo al tít. 5º, trat. 6º de las Ordenanzas de Marina de 1748. Este se ocupa de las Presas marítimas y del tratamiento judicial de las mismas; siendo previa la visita para reconocer los buques de que tambien se ocupa la Ordenanza de Corso de 1801. [Parte 3ª de mi tomo 2º, pág 815].—Adelante será preciso insertar las precitadas Disposiciones, porque, por ahora, parece mas conveniente, como confirmacion de las doctrinas antecedentes, trascribir aquí las extipulaciones relativas de los *Tratados* vigentes celebrados por la República con algunas Potencias amigas, cuyas extipulaciones están basadas en iguales principios, como veremos por los textos y notas respectivos.—El *Tratado que en 1º de Diciembre de 1832* celebró México con la República Norte-Americana, contiene los siguientes importantes acuerdos:—“ART. 16. Será lícito á todos y cada uno de los Ciudadanos de los Estados-Unidos Mexicanos y de los Estados-Unidos de América, poder navegar libre y seguramente con sus embarcaciones, sin que haya la menor excepcion por este respecto, aunque los *propietarios* de las mercaderías cargadas en dichas embarcaciones *procedan de cualquiera puerto y sean destinadas á cualquiera plaza de una Potencia enemiga, ó que lo sea despues*, así de los Estados-Unidos Mexicanos como de los Estados-Unidos de América. Se permitirá igualmente á los Ciudadanos respectivamente navegar con sus buques y mercaderías, y frecuentar con igual libertad y seguridad las *plazas y puertos en las Potencias enemigas* de las partes contratantes, ó de una de ellas sin oposicion ú obstáculo, y de comerciar no solo desde los puertos de dicho enemigo á un puerto neutro directamente, sino tambien desde un enemigo á otro tal, bien se encuentre bajo su jurisdiccion ó bajo la de muchos. Y se extipula tambien que los buques libres asegura

87. DESERTORES, FALTISTAS Y VICIOSOS DEL EJERCITO: SU LEY PENAL. Preciso me es introducir aquí este paréntesis, que interrumpe las declaraciones de la ley de 15 de Setiembre, en las que continuaré despues. La indicada ley penal es la de 12 de Febrero de 1857, mandada observar por la Circular de 14 de Julio de 1857, que encargó “la exacta aplicacion de la misma ley y su lectura á la tropa;” y por la Circular de 15 de Diciembre de 1870, se dijo: “Departamento de Estado mayor.—Detall.—Circular. núm. 47.—La falta de aplicacion de las penas que impone la ley para los delitos de desercion, puede dar origen á que estos continúen repitiéndose, resintiéndose por consiguiente, graves males el servicio militar. El C. Presidente

rán igualmente la *libertad de las mercancías*, y que se juzgarán *libres todos los efectos que se hallasen á bordo* de los buques que perteneciesen á Ciudadanos de una de las partes contratantes, aun cuando el *cargamento* por entero ó parte de él *fuese de los enemigos* de una de las dos; bien entendido, sin embargo, que el *contrabando* se exceptúa siempre. Se ha convenido asimismo, que la propia *libertad* gozarán los *sujetos* que puedan encontrarse á bordo del buque libre, aun cuando fuesen *enemigos* de una de las dos partes contratantes; y por lo tanto no se podrá hacerlos prisioneros ni separarlos de dichos buques, á *ménos que sean militares* y estén á la sazón empleados en el servicio del enemigo. Por la extipulacion de que la *bandera cubre la propiedad* han convenido las dos partes contratantes en que esto se entiende así respecto de aquellas Potencias que reconozcan este principio; pero que si una de las dos partes contratantes estuviese en guerra con una tercera, y la otra neutral, la bandera de esta neutral cubrirá la propiedad de los enemigos cuyo Gobierno reconozca este principio, y no de otros.” (Vé el artículo 15 del Tratado con la Confed. Norte-Alemana y el 20 del celebrado con Italia; así como los artículos 9 y 10, título 5º, Tratado VI de la Ordenanza de la armada de 1748 y los 24 y 25 de la Ordenanza de corso).—ART. 17. Se conviene tambien, que en caso de que el pabellon neutral de una de las partes contratantes proteja la propiedad de los enemigos de la otra, en virtud de la referida estipulacion, se entenderá siempre que la *propiedad neutral encontrada á bordo de los referidos buques enemigos*, se tendrá y considerará como *propiedad enemiga* y como tal estará sujeta á detencion y confiscacion, escepto aquella propiedad que haya sido embarcada en tal buque antes de declaracion de guerra, y aun despues si se ha hecho sin noticia de tal declaracion; pero las partes contratantes convienen en que *cuatro meses* despues de la declaracion, sus ciudadanos no alegarán ignorancia; al contrario, si el pabellon del buque neutral no proteje la propiedad enemiga, en este caso los efectos y mercancías del neutral embarcados en tal buque enemigo serán libres.” [Vé el art. 7º del tít. V, Trat. VI de la Orden. de la Armada de 1748 y el 34 de la Orden. de corso].—“ART. 18. Esta libertad de navegacion y comercio será extensiva á todo género de mercancías, exceptuando solamente las que se distinguen con el nombre de *contrabando*, y bajo esta calificacion ó la de efectos prohibidos, se comprenderán, primero, cañones, morteros, obuses, pedreros, trabucos, fusiles, escopetas, carabinas comunes y rayadas, pistolas, picas, espadas, sables, lanzas, arpones, alabardas; y granadas, bombas, pólvora, mechas, balas y otras cosas que pertenecen al uso de armas; segundo, escudos, yelmos, petos, cotas de malla, cinturones de infantería y uniformes ó vestidos propios para la tropa; tercero, cinturones de caballería y caballos con sus arneses; cuarto, y generalmente toda clase de armas ó instrumentos de hierro, acero, bronce y cobre ú otros materiales manufacturados, preparadós y formados á propósito para hacer la guerra por mar ó por tierra.” [Vé el art. 15 del Tratado de la expresada confeder., el 18 del de Italia, el art. 11 de la citada Or-

de la República, tratando de evitar estos, se ha servido acordar se recomiende á los señores jefes de los cuerpos el cumplimiento de la ley penal de 12 de Febrero de 1857 en todo lo que no se oponga á la de 20 de Enero de 1869 sobre jurados militares y á su reglamento respectivo.—Lo que comunico á vd. para su inteligencia y demás fines.—Independencia y Libertad. México, Diciembre 15 de 1870.—Mejía." [Tomo 1º, pág. 70 y tomo 3º, pág. 433].—Es de creerse que por una equivocacion aparece la voz Señores en la antecedente Circular, que pugna con las siguientes Disposiciones sobre ANTIGUOS TRATAMIENTOS:—1ª *Circ. de 8 de Mayo de 1861.* "Secretaría de Estado y del Despacho de Guerra y Marina.—Seccion 4ª.—Circular.—Exmo.

den. de la Armada y el 34 de la de corso].—ART. 19. Cualesquiera otras mercancías y cosas no comprendidas en los artículos de contrabando, enumerados y clasificados explícitamente como queda dicho, se tendrán y considerarán libres, y de libre y legal comercio, de modo que podrán llevarse y trasportarse de la manera más libre por ambas partes contratantes, aun á parages pertenecientes á enemigos, exceptuando solo aquellos que á la sazón estuviesen sitiados ó bloqueados; y para evitar toda duda en este particular, se declara, que solo se considerarán bloqueados ó sitiados aquellos puntos que se hallen sitiados ó bloqueados por una fuerza beligerante, capaz de impedir la entrada á los neutrales." [Vé el art. 16 del Trat. de la Confed. Alem. el 22 del de Italia y los artículos precitados de las Ordenanzas, de la Armada y de corso].—ART. 20. Los artículos de contrabando enumerados y clasificados arriba, que se encuentren en un buque que navega para puerto enemigo, estarán sujetos á detencion y confiscacion, dejando libre el resto del cargamento y el buque para que los dueños dispongan de lo que les parezca: Ningun buque de ambas Naciones será detenido en la alta mar por conducir á bordo artículos de contrabando siempre que el dueño, capitán ó sobrecargo los entregue al apresador, á menos que la cantidad de estos artículos sea tan grande y abulte tanto, que no pueda recibirlos el buque apresador sin grande inconveniente; pero en este y en todos los demás casos de justa detencion, el buque detenido se enviará al punto más cercano, conveniente y seguro, para ser juzgado con arreglo á las leyes." [Vé el art. 14 de la citada Orden. de la Armada de 1748, tit. V, trat. VI con su nota y los arts. 26, 28 y 34 de la de corso].—ART. 21. Como sucede muy frecuentemente que los buques salen para un puerto ó plaza perteneciente al enemigo, sin saber que se halla sitiado, bloqueado ó atacado, se conviene en que á ningun buque que se halle en estas circunstancias, se le permitirá entrar en él; pero no será detenido, ni será confiscada parte alguna de su cargamento, si no hubiere en él alguno de los efectos de contrabando: á menos que despues de ser prevenido del sitio ó bloqueo por el Oficial Comandante de las fuerzas bloqueadoras, emprendiese de nuevo entrar en dicho puerto; pero se le permitirá ir á cualquiera otro puerto ó lugar que crea conveniente. Ni á buque alguno de las partes contratantes que hubiere entrado en los puertos antes de ser bloqueado, sitiado ó atacado por alguna de ellas, se le impedirá salir del puerto con su cargamento; y si se hallare en él despues de la rendicion, ni el buque ni el cargamento serán confiscados sino devueltos á sus dueños." [Vé el art. 16 del Trat. con la Confed. Alem. y los 22 y 23 del de Italia].—ART. 22. Para impedir toda clase de desórden en la visita y exámen de los buques y cargamentos de ambas partes contratantes en alta mar, convienen mutuamente en que siempre que un buque de guerra nacional, ó armado en corso se encontrare con un buque neutral de la otra parte contratante, el primero se mantendrá fuera del tiro del cañon, y enviará su bote con solo dos ó tres hombres para verificar el referido exámen de los papeles relativos al dueño y cargamento del buque, sin

Sr.—El Exmo. Sr. Presidente que desea hacer desaparecer de la República todos esos títulos que nos legara como reliquias de su pasado poder, el gobierno vireinal, y que propios de las monarquías y de los gobiernos despóticos, son incompatibles con los sistemas republicanos, donde la igualdad tanto respecto de derechos como de tratamientos, debe ser el único título de los ciudadanos, me previene haga saber á V. E., como tengo la honra de hacerlo, que quedan suprimidos desde esta fecha todos los tratamientos que se habian acordado á los jefes superiores del Ejército por la Ordenanza del mismo y demás leyes vigentes sobre la materia, y que dichos tratamientos se sustituyan en lo sucesivo con el honroso título de "ciudadano."—Me

causar la menor violencia, dejacion ó maltrato: para lo que los Comandantes de los expresados buques armados, serán responsables con sus personas y propiedades, á cuyo fin los Comandantes de dichos buques armados en corso por cuenta de particulares, darán antes de recibir sus patentes, fianzas suficientes para responder de los daños que puedan causar. Y se estipula expresamente, que á buque neutral en ningun caso se le obligará á ir á bordo del que registra á manifestar sus papeles, ni algun otro objeto sea el que fuere." [Vé el art. 17 del Trat. Vicon la Confed. Alem. y el 22 del de Italia que alteraron el art. 2º del tit. V, trat. de la Orden. de la Armada de 1748 y el art. 19 de la de corso].—ART. 23. Para evitar toda vejacion y abuso en el exámen de los papeles, relativamente á los dueños de los buques que pertenezcan á Ciudadanos de las dos partes contratantes, han convenido y convienen, que en caso de hallarse una de ellas en guerra, los buques y navios que pertenezcan á Ciudadanos de la otra, deberán ser provistos con patentes de mar ó pasaportes, que expresen el nombre, propiedad y dimensiones del buque, así como el nombre del lugar en que habite el Capitan ó Comandante del buque, para que aparezca real y verdaderamente que pertenece á Ciudadanos de una de las partes contratantes; y han convenido igualmente en que los referidos buques, si condujesen cargamento, además de las patentes de mar ó pasaportes, serán provistos de certificaciones con expresion de cada uno de los artículos que comprende el cargamento y el lugar de su procedencia, para saber si á su bordo se hallan efectos de contrabando, cuya certificacion se dará por las autoridades del lugar de donde salió el buque en la forma acostumbrada; sin cuyo requisito el referido buque podrá ser detenido para ser juzgado por el Tribunal competente. Y podrá ser declarado buena presa, á menos que esta falta se satisfaga ó supla con testimonio equivalente á satisfaccion del Tribunal competente." [Vé el art. 18 del Trat. con la Confed. Alem. y el 23 del de Italia].—ART. 24. Convienen además, en que las estipulaciones arriba expresadas, relativamente al exámen y visita de buques, tendrán lugar solamente respecto de aquellos que navegan sin convoy y que cuando los dichos buques estuvieren bajo convoy, será bastante la declaracion verbal del Comandante del convoy bajo su palabra de honor de que los buques que están bajo su proteccion pertenecen á la Nacion del pabellon que enarbola, y cuando van con destino á puerto enemigo, de que no llevan contrabando á bordo."—ART. 25. Se convienen además, que en todos los casos los Tribunales establecidos para juzgar presas en el país á donde estas sean conducidas, tendrán ellos solos el conocimiento de estas causas; y cuando estos Tribunales de alguna de las partes pronunciasen sentencia contra algun buque, efectos ó propiedad que sea reclamada por Ciudadanos de la otra, en la sentencia se hará mencion de las razones ó motivos en que la haya fundado, y se dará, si la pidiere, una copia auténtica de ella, en conformidad con los usos y leyes del país y de todos los procederes del caso al Comandante ó Agente del buque interesado sin demora alguna, pagando éste las costas estableci-

previene tambien manifieste á V. E. que esta Disposicion no solo comprende á los individuos del Ejército permanente, sino á todos los Jefes que perciban sus haberes del tesorero federal.—El Exmo. Sr. Presidente se promete que V. E. mandará publicar esta comunicacion en el Periódico oficial, é insertarla en la órden general para conocimiento de la fuerza que guarnece esta plaza.—Dios Libertad y Reforma. México, Marzo 8 de 1861.—*Ortega* [Jesus Gonzalez.—Tomo 3º, página 433].—2ª *Decreto de 18 de Julio de 1861.* “Benito Juarez, Presidente..... sabed: Que el Congreso de la Union ha tenido á bien decretar lo siguiente: “ART. único. Se suprimen en la República los tratamientos que las leyes conceden á las autoridades y cor-

das por la ley.” [Vé el art. 19 del Trat. con la Confed. Alem.]—El *Tratado de 27 de Agosto de 1870* celebrado entre México y la Confederacion Norte-Alemana y el Zollverein, contiene estas estipulaciones:—“Art. 15. En el caso de que uno de los Estados contratantes se halle en guerra, mientras que el otro permanezca neutral, se reconocerán y observarán estos dos principios: que la *bandera neutral cubre la mercancía enemiga*, esto es, que las mercancías pertenecientes á Ciudadanos de un país que esté en guerra, á excepcion de los efectos de *contrabando de guerra*, son libres de *captura y confiscacion*, encontrándose á bordo de un buque neutral; y que asimismo las mercancías neutrales, con igual excepcion del *contrabando de guerra*, son libres de *captura y confiscacion*, encontrándose á bordo de un buque mercante del país enemigo.”—“Bajo la denominacion de *contrabando de guerra*, se comprenden los objetos siguientes:—“I. Cañones, morteros, obuses, fusiles, rifles, carabinas, pistolas, espadas, sables, lanzas, alabardas, granadas, bombas, balas, pólvora, azufre, salitre, mechas, cápsulas y cualesquiera objetos que puedan servir para el uso de armas.—“II. Cascos, corazas y toda clase de equipo y de uniforme ó vestidos propios para el servicio militar.—“III. Caballos con sus arneses, y cualesquiera otros utensilios para el servicio militar de caballería.—“IV. Y generalmente toda clase de armas ó instrumentos ó utensilios de hierro, acero, cobre ó bronce, y cualesquiera otros materiales á propósito para hacer la guerra por mar ó por tierra.” [Vé los arts. 16 y 18 del ant. Trat. con Norte-América y los arts. 20 y 21 del de Italia].—“Art. 16. Las mercancías no comprendidas en los artículos que quedan clasificados como *contrabando de guerra* se considerarán de libre comercio, y podrán llevarse y trasportarse por ciudadanos de cada uno de los Estados contratantes, *ain á lugares enemigos del otro*, exceptuando solo aquellos que estuvieren bloqueados ó sitiados por mar ó por tierra; y para evitar toda duda en este particular, se declara que solo se considerarán *bloqueados ó sitiados*, aquellos puntos que lo estén por una fuerza beligerante capaz de impedir la entrada á los neutrales.—“Sin embargo en consideracion á la incertidumbre que suele resultar de las distancias, se ha convenido en que á los buques mercantes de alguno de los Estados contratantes, que salgan para un puerto perteneciente al enemigo, sin saber que se halla bloqueado, *no se le permitirá entrar en él; pero no serán detenidos, ni será confiscada parte alguna de su cargamento*, si no hubiere en él alguno de los artículos de *contrabando de guerra*, á ménos que se les pueda probar, que durante su navegacion pudieron y debieron saber, que todavía continuaba el bloqueo; ó tambien en el caso de que despues de prevenidos del bloqueo, pretendiesen de nuevo entrar en el puerto, en el mismo viaje.” (Vé los arts. 19 y 21 del ant. trat. con Norte-América y el art. 22 del Trat. con Italia.)—“Art. 17. En el caso de que un buque de guerra, ó armado, de alguno de los Estados contratantes que se halle en guerra, practique en alta mar la *visita* de un buque mercante del otro, el primero se mantendrá á distancia fuera de tiro de cañon, y enviará la visita en un bote con solo la tripula-

poraciones.—Dado en el Salon de Sesiones del Congreso de la Union en México á 18 de Julio de 1861.—José Linares, Diputado Vice-Presidente.—Francisco de P. Cedejas, Diputado Secretario.—E. Robles Gil, Diputado Secretario.”—“Por tanto mando..... Palacio nacional de México á 18 de Julio de 1861.—Benito Juarez.—Al C. Joaquin Ruiz, Ministro de Justicia, encargado del Ministerio de Gobernacion.” [Parte 2ª de mi tomo 2º, pág. 604].—El texto de la indicada Disposicion penal corre anotado en mi tomo 3º páginas 433 á 520 y es el que sigue:

LEY DE 12 DE FEBRERO DE 1857. El C. Ignacio Comonfort, Presidente sustituto de la República Mexicana, á los habitantes de ella sabed: que.... en considera-

cion necesaria para sus maniobras. Los papeles se examinarán precisamente á bordo del buque visitado, sin llevarlos fuera de él, ni exigir tampoco, bajo ningun pretexto, que su capitán, oficiales ó tripulacion, pasen á bordo del buque que practique la visita. Los Comandantes de los buques armados por cuenta de particulares serán responsables personalmente y con sus bienes de cualquiera infraccion de estas reglas, y de todo procedimiento ilegal, á cuyo fin, antes de recibir sus *patentes*, darán *fianzas* suficientes para responder de los daños que puedan causar.” (Vé el art. 22 del ant. trat. con el Norte.)—“Art. 18. Para evitar dudas y precaver abusos, en el exámen de los *papeles* relativos á la propiedad de los buques de ciudadanos de los Estados contratantes, se ha convenido en que cuando se halle en guerra alguno de ellos, los buques pertenecientes á ciudadanos del otro, deberán llevar *patentes de mar ó pasaportes*, expedidos en la forma acostumbrada por las autoridades del lugar de su procedencia, que expresen el nombre, propiedad y dimensiones del buque, así como el nombre del Capitán ó Comandante, y el lugar de su domicilio. Si los buques conducen cargamento, deberán ademas llevar *certificados* expedidos de la misma manera, que expliquen los pormenores del cargamento y el lugar de que proceda. *No podrá ser detenido* un buque por falta de los requisitos expresados, ni por algun otro motivo que se refiera á la propiedad y naturaleza de su cargamento, si antes de su salida no se tenia conocimiento del estado de guerra en el puerto de su procedencia.” [Vé el art. 23 del ant. Trat. con el Norte.]—“Art. 19. En las causas de presas marítimas solo conocerán los tribunales establecidos en el Estado á donde sean conducidas; y cuando pronuncien *sentencia* contra algun buque, efectos ó bienes reclamados por ciudadanos del otro Estado, se mencionarán en la sentencia las razones legales y motivos en que se haya fundado, y se dará sin demora al Comandante del buque ó Agente de los interesados, si lo pidieren, *testimonio* legalizado de la sentencia, ó de todo el proceso, en conformidad de los usos y leyes del país, pagando por el testimonio los derechos legales.” [Vé el art. 25 del ant. trat. con el Norte.]—Por fin, el *Tratado de 14 de Julio de 1874* celebrado con Italia, contiene los siguientes acuerdos:—“Art. 20. Los Estados contratantes reconocerán y observarán en el caso de que uno de ellos esté en guerra con otro país, el principio de que la *bandera neutral cubre la mercancía enemiga*, es decir, que los efectos ó mercancías pertenecientes á ciudadanos de un país que se halle en guerra, son libres de *captura y confiscacion*, cuando se encuentren á bordo de buques neutrales, excepto el *contrabando de guerra*, y que la propiedad de los neutrales encontrada á bordo de un buque enemigo, no está sujeta á *captura y confiscacion*, á ménos que sea *contrabando de guerra*.” (Vé el art. 16 del Trat. con el Norte y 15 del de la Confed. Alem.)—“Art. 21. Serán considerados como objetos de *contrabando de guerra*: los cañones, fusiles, carabinas, revólvers, pistolas, sables ú otras armas de cualquiera clase; las municiones de guerra, los utensilios militares de cualquiera especie, y generalmente todo lo que es-

ción de á que la ley de 26 de Setiembre de 1853, ha tenido varias reformas posteriormente, y en su origen algunas faltas de redacción que en muchos casos hacían dudoso su sentido, he venido en reformarla de la manera siguiente:—*Ley penal para los desertores faltistas, viciosos del Ejército, así soldados como oficiales: juicio y modo de imponer las penas y castigo á los que encubren ó auxilian la desercion.*—“ART. 1º Los individuos militares de sargento inclusive abajo, cometen el crimen de *desercion*, cuando falten á todas las listas en cuatro dias consecutivos. No llegando este caso, el delito será de *faltistas*.”—“ART. 2º El desertor de primera, sin circunstancia agravante, presentado pasados ocho dias despues de consumada la desercion, perderá el tiempo

té ya manufacturado ó preparado á propósito para hacer la guerra por mar ó por tierra.” [Vé el art. 18 del Trat. con el Norte y el 15 del de la Confed].—“Art. 22. Si uno de los Estados contratantes estuviere en guerra con una tercera Potencia, los ciudadanos del otro podrán continuar su navegacion y comercio con los beligerantes, excepto el *contrabando de guerra*, y exceptuando aquellos lugares que estuvieren bloqueados por mar ó por tierra.—Para evitar toda duda, se declara que solo se considerarán *bloqueados ó sitiados*, aquellos puntos que lo estén por una fuerza beligerante capaz de impedir la entrada á los neutrales. Sin embargo, en consideracion á la incertidumbre que suele resultar de las distancias, se ha convenido en que á los buques mercantes de alguno de los Estados contratantes, que salgan para un puerto perteneciente al enemigo, sin saber que se halla bloqueado, *no se le permitirá entrar en él*; pero no serán detenidos, ni será confiscada parte alguna de su cargamento, si no hubiere en él alguno de los artículos de contrabando de guerra; á ménos que se les pueda probar, que durante su navegacion pudieron y debieron saber que todavia continuaba el bloqueo; ó tambien en el caso de que despues de prevenidos del bloqueo, pretendiesen de nuevo entrar en el puerto, en el mismo viaje.” [Vé los arts. 19 y 22 del Trat. con el Norte y el 16 del de la Confed. Norte-Alem].—“Art. 23. Los buques mercantes de uno ó de otro de los Estados contratantes, que hubiesen entrado en un puerto antes que fuese sitiado, bloqueado ó ocupado por uno de los beligerantes, *podrán salir libremente con su cargamento*; y si estos mismos buques hubiesen permanecido y se encontrasen en el puerto cuando fuese ocupado, no podrán ser capturados bajo ningun pretexto, sino que tanto los buques como las mercancías, se deberán entregar á los respectivos dueños.” [Vé el art. 21 del Trat. ant. con Norte-América].

PUNTO 5º. JURISDICCION NACIONAL EXTRATERRITORIAL.—PIRATERÍA. En el tomo 1º de mi repetido “Nuevo Código de la Reforma” págs. 359 á 367 existen las siguientes doctrinas del mencionado C. Justo Sierra [“Lecc. de Der. marít.”], con otras noticias mías de algun interés:—“Aunque como queda antes dicho, la Jurisdiccion penal de las Naciones no puede ejercerse en alta mar, debe estimarse como excepcion de este principio el caso de *Piratería*.—Llámanse *Piratas* á los individuos que de autoridad propia ó privada recorren los mares para cometer en ellos actos de depredacion, pillando á mano armada, sea en tiempo de paz ó de guerra, á los buques de todas las naciones sin ninguna distincion.—Los actos cometidos por estos malhechores constituyen el crimen de *Piratería*.—*Bynkershoek*, Quæst. Jur. publ. lib. 1 cap. 17 dice: *Qui autem nullius Principis autoritate sive mari, sive terra, rapiunt Piratarum, Predonumque vocabulo intelliguntur. Unde ut Piratae puniuntur qui ad hostem depradandum enavigant, sine mandato Profecti maris, et non præstitis quæ porro præstari desiderant formæ admiralitatum*. Los Piratas en el mar son lo mismo que las cuadrillas de los bandoleros en los caminos reales, con la diferencia de que los primeros eli-

que haya servido y estará obligado á servir de nuevo, el tiempo de su empleo, sufriendo además dos meses de arresto en su compañía, haciendo el servicio que le corresponda. El sargento ó cabo en el hecho de cometer desercion aun cuando se presente, quedará depuesto de su clase y sufrirá en sus casos las penas señaladas en éste y los artículos siguientes.” [PARTES DE LA DESERCION. Sobre estos existen las prevenciones siguientes:—1º *Provid.* de Guerra de 14 de Enero de 1829. Se dé noticia diaria de alta y baja de los cuerpos á las oficinas por donde pasan sus revistas.—2º *Provid.* de Guerra de 26 de Febrero de 1828. Desde el momento en que se consume la desercion, se dé parte á la Comisaría (ó oficina pagadora), para que descuenta el haber desde

gen por teatro de sus crímenes un lugar neutral y comun, atacando indistintamente á hombres de todos países, siendo por lo mismo mas perjudiciales y nocivos á la sociedad que los primeros. En efecto, los piratas son enemigos de todo el linaje humano, *communes hostes omnium*, como les llamaba Ciceron, están fuera de la ley de las naciones, y á todos es permitido salir en persecucion suya, aprehenderlos por cuantos medios sean posibles y llevarlos ante los tribunales de su propia nacion ó de la mas cercana, para hacerles sufrir el castigo de sus crímenes. Los piratas no merecen el dictado de enemigos en el sentido jurídico de esta palabra, porque como dice el aforismo legal: *Hostes hi sunt qui nobis aut quibus nos, publice bellum decrevimus; ceteri, latrones aut prædones sunt*.—En los siglos medios los piratas fueron el azote de los mares y costas de Europa; y todavia hasta hace poco tiempo causaban daño terrible á la navegacion y al comercio. Despues del descubrimiento de la América, este nuevo mundo presentó á la rapiña de aquellos un campo mas vasto y mas al abrigo de la impunidad. No merecen otra denominacion que la de piratas esos atrevidos filibusteros, que en el siglo diez y siete disfrutaron de tan temible celebridad por sus feroces hazañas en las Antillas, en Cartajena, Granada, Veracruz, Campeche y todas las costas de la península de Yucatan, cuyos recuerdos nos conservan la historia y las tradiciones populares. Merced á los progresos de la civilizacion moderna, al aumento de las relaciones internacionales, al influjo de las leyes comunes á todos los países, y á una excelente policia marítima, los piratas casi han desaparecido de las costas de Europa y América, dejándose ver por rareza en tiempos de turbacion ó de guerras marítimas. Pero en los mares del Asia y en medio de su grande Archipiélago, la piratería existe organizada aún, desplegando una audacia inconcebible, y sosteniendo á veces luchas encarnizadas con los buques de guerra.—Es indudable que los buques ocupados en la piratería no pueden ni han podido recibir autorizacion en forma, de ningun Estado regular ó civilizado. Por manera que si en sus correrías criminales enarbolan la bandera ó insignias de una nacion, tales distintivos son notoriamente usurpados, y no pueden ni deben protegerlos en ningun caso, pues que si poseen y presentan como suele suceder, la patente y demas papeles regulares, tales documentos son ilegítimos, debidos al fraude ó tal vez á algun crimen tenebroso, cuyos vestigios se han perdido en las misteriosas profundidades de la mar. Por tanto, los verdaderos buques piratas carecen de nacionalidad, y si alguna vez la tuvieron la han perdido irremisiblemente por su crimen. Esta falta de nacionalidad y los resultados que la piratería produce contra todos los navegantes pacíficos, son los que hacen de ese crimen un crimen contra la ley de las naciones.—He aquí la razon por la que cualquiera buque sea de guerra ó mercante, está plenamente autorizado para detener á los piratas, cuyos actos, cualesquiera que sean sus autores ó el lugar en que es han cometido, quedan sujetos á la jurisdiccion y tribunales de cada Estado independiente. En todos tiempos y en todas las naciones la justicia

el día en que se dió de baja al faltista.—3ª *Circular* de Guerra de 2 de Marzo de 1830. Igual prevención que la anterior de 26 de Febrero de 1828.—4ª *Orden* de la Plaza de México de 15 de Abril de 1834. Los Comandantes de guardias de prevención, bajo su responsabilidad, den parte á la plaza de todas las novedades que ocurran en su puesto.—5ª *Orden* de la Plaza de 14 de Setiembre de 1834. Los Comandantes de guardias de prevención de los cuerpos den á la plaza partes exactos de las altas y bajas que tengan.—6ª *Orden* de la Plaza de México del 28 al 29 de Abril de 1869. “El C. general Comandante militar se ha servido prevenir se prevenga á los CC. Jefes de los cuerpos de la guarnicion, que cuando consumen desercion los indi-

humana se ha armado de terrible severidad contra el crimen de piratería. En España, ya desde la legislacion de las partidas, se nota el celo del poder público contra aquel crimen tan calificado; y el art. 109 tít. 3, tratado 10 de las Ordenanzas generales de la armada de 1ª de Enero de 1751, y que en México ha estado vigente, previene que: “los piratas sean entregados á la justicia ordinaria, á fin de que por ésta sean castigados con el último suplicio como enemigos comunes del género humano y de su legítimo natural comercio.” En Francia, la Ordenanza real de 5 de Setiembre de 1718, condenaba á los piratas á la pena de muerte y confiscacion de sus bienes; y á la pena de galeras perpétuas á los cómplices y fautores; mas la ley expedida en 10 de Abril de 1825, para la seguridad de la navegacion y del comercio marítimo, estableciendo los diversos casos de piratería, gradúa segun su gravedad las diversas penas que deben aplicarse al comandante, jefes y oficiales, y á la tripulacion y demas cómplices, sea de muerte, trabajos perpétuos ó por tiempo, y de reclusion.—Existe entre muchas personas, aun entre las consagradas á la profesion del mar, el funesto error de que todos los que apresen piratas en el mar, tienen el derecho de imponer les la pena de muerte sin intervencion de la autoridad pública; es decir, juzgarlos á bordo sumarísimamente, y ahorcarlos de un penol.... (*Abreu*, en su Tratado sobre presas de mar, Cap. 17, núm. 2, dice: “que ademas de ser malditos y excomulgados los piratas por la bula “In caena Domini,” puede cualquiera persona particular aprehenderlos y matarlos”.....) y en efecto, una antigua ley inglesa así lo establecia..... (esta ley se encuentra al fin de la “Historia de los piratas ingleses por Charles Thompson,” y dice así: “Si los piratas cometen algunas piraterías en el Océano, y se les coge infraganti, los vencedores tienen el derecho de ahorcarlos de un penol, sin ninguna condenacion solemne.....”) pero este es un error expuesto á gravísimos inconvenientes, y por lo que es hoy, en ningun pueblo civilizado es tan expeditiva la justicia marítima, y todos, cual mas, cual menos, si bien imponen severas y terribles penas á los piratas, siempre cuidan de la observancia de las formas tutelares de la inocencia, en cuanto cabe en el género de delito por el cual son juzgados. Decimos en cuanto cabe en el género del delito, porque si en efecto, esos desventurados se encuentran en estado permanente de infraganti delito, árdua y difícil es por cierto su justificacion, cuando puede decirse que por solo el hecho de apresarlos, están casi juzgados y calificados.—De la definicion ya dada de la piratería, se infiere que este crimen es del resorte de la ley comun internacional, y por eso puede ser juzgado por los tribunales del país en que se encuentran los acusados, aunque el delito haya sido cometido á bordo de un buque extranjero, ó por tripulacion extranjera. Conviene, sin embargo, distinguir el crimen de piratería, segun el derecho de gentes, del que lo es segun las leyes particulares de una nacion. Segun éstas, hay ciertos actos calificados de piratería, á los cuales las leyes extranjeras acaso no dan la misma calificacion, ó imponen penas diferentes. Por lo mismo los reos de

viduos de la clase de tropa en sus respectivos cuarteles, remitan la media filiacion de los desertores á la Comandancia militar, para hacer las pesquisas necesarias y lograr su aprehension.” Tomo 1º página 63 en donde por errata de imprenta aparece la 2ª Providencia con fecha del año de 1820, y tomo 3º, página 434.]—“ART. 3º El desertor de primera, sin circunstancia agravante, que se presentase dentro de ocho días despues de consumada la desercion, no perderá su tiempo, pero sufrirá un arresto de dos meses en su compañía, haciendo el servicio que le corresponda.”—“ART. 4º El desertor de primera sin circunstancia agravante aprehendido, perderá su tiempo, los alcances que tuviere y el fondo de retencion, los cuales pasa-

tales crímenes no son juzgados y sentenciados conforme al derecho de gentes, sino tan solo conforme á las leyes especiales que los equiparan á los piratas; leyes que solo tiene derecho de aplicar el Estado que las ha promulgado, y eso no á los extranjeros no sujetos á la ley del país, sino únicamente á sus propios súbditos ó ciudadanos que las hayan infringido. De esa suerte, las leyes británicas y aun las de los Estados-Unidos califican de piratas á los que hacen el tráfico de negros esclavos, y lo es tambien en otras varias naciones, con las cuales Inglaterra ha celebrado tratados para la abolicion de ese indigno tráfico.” (Esta misma nacion celebró con México un tratado semejante en 21 de Febrero de 1843, [como ya queda dicho.] En virtud de este tratado, la Nacion mexicana ha juzgado y castigado como piratas á los que han hecho ó hacen el repetido tráfico, habiendo expedido al efecto la ley de 8 de Agosto de 1851 (segun quedó expuesto tambien en las ants. págs. 623 á 625.) El mismo México expidió la *Circ. de 12 de Abril de 1839* (ant. pág. 544) sobre uso de bandera sin patente, como caso de piratería.—Por la *Circ. de 15 de Noviembre de 1839*, recordó la observancia de la orden de 30 de Noviembre de 1835, que mandó se trate y castigue como Piratas á los extranjeros que “desembarquen en algun puerto ó se introduzcan por tierra armados y con objeto de atacar nuestro territorio;” lo mismo que á “los extranjeros que desembarquen en algun puerto ó introduzcan por él por tierra armas ó municiones, siendo por algun punto sublevados contra el Gobierno y con objeto probado de poner estos útiles de guerra en manos de los enemigos de la Nacion.” Esta *Circ.* está extractada con repeticion en mi tom. 1º pág. 367 y en la parte 2ª del tom. 2º, pág. 814, siendo notable que D. Jacinto en la pág. 676 de su Plagiato, la cite, con sus equivoaciones de costumbre, con la fecha de 30 de Noviembre de 1859.—La *Circ. de 26 de Octubre de 1852*, mandó que “no se permita la introduccion á ningun puerto de la República de extranjeros armados formando cuerpo, ni en clase tampoco de particulares, sino con estricta observancia de las Leyes de la materia.” [Citada parte 2ª, página. 815].—Sobre la Piratería por el comercio de tráfico de esclavos véase la anterior página 623.—Por fin, la *Circular de 23 de Febrero de 1860*.—(corriente en mi tomo 3º página. 24) dijo así:—“Teniendo noticia el Exelentísimo Sr. Presidente constitucional interino de que el ex-Gefe de escuadra D. Tomás Marin, está armando en el Puerto de la Habana una escuadrilla con el objeto de hostilizar los puertos que la nacion tiene en el seno mexicano, y conducir auxilios al bando rebelde, cooperando de este modo á destruir las instituciones de la República, teniendo ademas presente que tanto el expresado Marin como los otros que en calidad de oficiales tripulan aquella, han conservado ilegalmente la patente de sus empleos, por haber sido dados de baja en la Armada nacional, con arreglo á las leyes vigentes, como desertores á país extranjero; y considerando, por último que los buques que formen la escuadrilla de que se trata, cualquiera que sea la bandera con que pretendan cubrirse, no pueden ni deben ser reconocidos como legalmente autorizados

rán al fondo de desertores, y además sufrirá la pena de cuatro meses de prision dentro del cuartel, destinado á la limpieza de él."—ART. 5º El desertor de segunda, sin circunstancia agravante, presentado dentro de ocho dias despues de consumada la desercion, perderá los alcances, el fondo de retencion y el tiempo que hubiere servido; estará obligado á comenzar de nuevo el de su empeño y sufrirá además la pena de tres meses de arresto en su compañía, sin dejar de hacer el servicio que le corresponda."—ART. 6º El desertor de segunda sin circunstancia agravante, presentado despues de pasados ocho dias de consumada la desercion, perderá sus alcances, el fondo de retencion, y el tiempo que hubiere servido; estará obligado á ser-

para la navegacion, S. E. se ha servido declarar que dichos buques deben ser considerados y tratados como Piratas, por los buques de las naciones amigas, salvando desde ahora y para siempre á la Nacion mexicana de toda responsabilidad por los daños que causen aquellos que traen el pabellon de la República.—Dios y Libertad, Heroica Veracruz Febrero 23 de 1860. —*Partearroyo*.—A consecuencia de la preinserta declaracion, Tomás Turner Comandante del buque Norte-Americano, denominado "Saratoga" en 6 de Marzo de 1860, cerca de Veracruz y de Anton Lizardo atacó los vapores "General Miramon" y "Marques de la Habana" mandados por el expresado Marin los que capturados despues del combate, fueron conducidos á los Estados-Unidos, y juzgados allí, se les absolvió, entre otras razones por estar "dentro de la jurisdiccion territorial de México," cuando fueron bafidos, segun expresa la sentencia inserta en mi citado tomo 3º, págs. 25 á 34].—Continuando con la insercion de las doctrinas de Sierra, sigue este antiguo Jurisconsulto Mexicano, diciendo que: "cuando se han cometido crímenes á bordo de un buque, cuya tripulacion se hubiese sublevado, desde ese momento pierde su nacionalidad semejante embarcacion, se le reputa pirata, y los que la tripulan son calificados y reputados como tales, segun el derecho de gentes, por los tribunales del país que haya logrado su captura. . . [Wheaton, Element. of internat. Law, Par 2, cap 2, § 16. . .] A un buque de guerra perteneciente á nacion reconocida, jamas se le reputa pirata, aunque cometa ciertas violencias y tropelías que en cualquiera otro constituirían el crimen de piratería. El Estado á que ese buque pertenece, es el único competente para juzgar á sus subditos, reos de semejantes delitos; y es además responsable á las demas naciones de los actos reprobables de sus cruceros. . . [Wheaton, loco citato] . . . Bynkershoek, se expresa en estos términos: "*De navibus belli publicis, vel de privatis, quae de mandato admiralit ad praedam navigant, utnemp harum utrarumque pyraticeae accusatio ad admiralitatis pertineat, caeteris iudicio commune relicta.*"—Quest. jur. public. lib. 1, cap. 18." [Vé la ant. pág. 561].—"Deberá considerarse crimen de piratería la conducta de un buque de guerra que, en tanto que en su nacion es neutral, recibe comision especial de un Estado beligerante para capturar los buques de la nacion enemiga, pero que se haya en paz con la suya propia, cuyas insignias lleva? No parece que el derecho universal de gentes está en perfecto acuerdo para resolver tal cuestion, sin embargo de que solo el buen sentido y la moral reprueban á grito herido la conducta de un buque de guerra que tal hiciese. Lo que han procurado las naciones civilizadas. á las cuales no conviene olvidar ningun detalle, es expresar categóricamente en sus tratados entre sí, la prohibicion directa de proceder de ese modo indigno y reprobable, y seguramente ha de llegar dia en que ese sea un principio universalmente reconocido. Que un país reuna contra su enemigo todos los recursos de guerra de que pueda disponer, eso es muy natural, se explica y comprende bien, y de allí viene precisamente el derecho de autorizar el corso marítimo de sus propios nacionales, como lo ve-

vir de nuevo el de su empeño con el recargo de un tiempo igual al que hubiere taltado, y sufrirá además cuatro meses de arresto en su compañía, haciendo el servicio que le corresponda." [DESERTOR PRESENTADO.—FONDOS DE RETENCION Y DESERTORES.—CARGOS AL DESERTOR. Los preinsertos artículos 3º 5º y 6º vinieron á alterar las Reales Ordenes de 16 de Julio de 1778, 30 de Agosto de 1779 y 23 de Enero de 1817, que trae Colon sobre abono de tiempo para inválidos y premios al desertor presentado. —La pena de arresto, que imponen los mismos artículos, consiste en la sola reclusion del culpable, quedando privado de la libertad de salir de su cuadra ó compañía ó del cuartel.—El fondo de retencion de que hablan

remos al tratar de esta materia, pero, ¿cómo puede justificarse eso de impear el concurso de la fuerza extranjera de un país que es neutral en nuestra querrela?—A un buque de guerra que se coloca en tal situacion, no reconocería el Estado á que pertenece, puesto que ese Estado en la hipótesis de que hablamos, permaneceria neutral y en paz con las naciones beligerantes no pudiendo ó no debiendo consiguientemente responder de la conducta de un buque suyo que ha violado esa neutralidad; si es que ésta ha de conservarse. Tampoco ese buque invocaria la nacionalidad del Estado beligerante, puesto que en realidad ni la tiene, ni ha obrado sino bajo la bandera de su propia nacion. Este razonamiento induce á creer, que un buque de guerra que tal hiciese mereceria ser tratado como pirata; pero en semejante materia, una vez que el principio no está universalmente reconocido, lo mejor sería pactarlo explícitamente en los tratados de navegacion y comercio, para tener á que sujetarnos en su aplicacion. Lo que hoy se hace contra una Potencia, se podrá hacer mañana con otra, sacrificándose á las mas débiles ó menos fuertes, y por lo mismo es de universal interes impedir semejante violacion del derecho de gentes. Lo mismo, poco mas ó menos, debería decirse de los buques de guerra que surcan los mares con dos ó mas comisiones de diferentes Potencias; y aun la ley francesa. . . (Art. 1º, § 2, de la ley de 10 de Abril de 1825, que dice así textualmente:—"Será poursuivi et jugé comme pirate, tout commandant de un navir ou bâtiment de mer armé et porteur des commissions delivré par deux ou Etas differants. . ."), declara reos de piratería al capitán y oficiales de semejantes buques. Eso mismo estableció la ley española, respecto de los corsarios que tuviesen patente de dos ó mas Principes ó Estados. . . [Ordenanza de Corso de 20 de Junio de 1801, ó sea la ley 4ª, tít. 8, lib. 6 de la Novis. Recop.]—"Como los piratas carecen de título para adquirir y hacer suyo lo que pillan y roban con sus infames correrías marítimas, claro es que no pueden transmitir derecho de ninguna clase á los terceros poseedores, sean estos quienes fuesen. Así es que hallamos consagrada como regla del derecho de gentes, la de que "los bienes recobrados de las manos de los piratas deben restituirse á sus legítimos dueños, desde el momento en que estos aparezcan." Este mismo principio está aceptado por las leyes particulares de todas las naciones civilizadas, y lo está tambien en casi todos los Tratados de navegacion y comercio, antiguos y modernos que han celebrado entre sí las diversas Potencias. En dichos Tratados. . . [Puede verse la copiosa coleccion de Mr. D'Hante rive]. . . las partes contratantes convienen en que esta restitucion se hará á los verdaderos propietarios, ó á sus causantes con solo identificar la propiedad, aun cuando se hubiere vendido el objeto reclamado, con tal de que se pruebe que el tercer poseedor sabrá ó podrá saber que dicho objeto procedia de un acto de piratería. Todas las cuestiones agitadas por los antiguos publicistas sobre la manera con que debian ser consideradas las naciones Berberiscas en sus depredaciones marítimas, ya hoy no tienen objeto ninguno despues que la Francia ha conquistado la Argelia, y