

ciones que pueden derivarse de la nacionalidad del individuo reclamado, y de la naturaleza del hecho por razón del cual la extradición se pide, y por conclusión hablaremos también de las formas de procedimiento empleadas contra el fugitivo en país extranjero, de las excepciones que pueden presentarse, de los actos de instrucción, y finalmente de las comisiones rogatorias.

## PRIMERA PARTE

### DEL DERECHO PENAL RELATIVO Á LOS DELITOS COMETIDOS en el extranjero.

#### CAPITULO I.

De la ley penal relativa á los delitos cometidos en el territorio.

VII. Autoridad de la ley penal relativamente á los delitos cometidos en el territorio.—VIII. Dificultades inherentes á esta materia.—IX. Casos que examina.—X. Delitos cometidos en un navio en alta mar.—XI. Delitos cometidos en aguas territoriales.—XII. Condición jurídica de un buque en las aguas territoriales extranjeras.—XIII. Nuestra opinión.—XIV. Procedimiento que debe seguirse con los buques de guerra de una nación amiga.—XV. Buques de guerra que ejecutan actos de hostilidad.—XVI. Jurisdicción sobre los buques mercantes extranjeros.—XVII. Práctica vigente en Italia.—XVIII. En Francia.—XIX. En Inglaterra.—XX. En los Estados-Unidos de América.—XXI. Buque que ha recibido á bordo un fugitivo fuera de las aguas territoriales.—XXII. Opiniones diferentes respecto á la ex-territorialidad de un Ministro extranjero.—XXIII. Nuestra opinión.—XXIV. Doctrina de Peretius.—XXV. Argumentos en apoyo de nuestra opinión.—XXVI. Excepciones.—XXVII. Criminal que se refugia en casa de un Ministro extranjero.—XXVIII. Procedimiento.—XXXIX. Delitos cometidos en la casa de un Ministro extranjero.—XXX. Delitos cometidos por los soldados de un ejército que ocupa un país extranjero.—XXXI. Delitos cometidos en los países en que los Cónsules tienen jurisdicción penal sobre los nacionales.—XXXII. Reglas vigentes en Italia.—XXXIII. Delitos comenzados en un país y consumados en otro.—XXXIV. Actos preparatorios y actos de ejecución.—XXXV. Actos de perpetración.

VII. El imperio de la ley penal sobre todos los habitantes del territorio en que se halla vigente, es cierto é indiscutible. Algunos autores han querido hacer una distinción en lo que se refiere á los extranjeros, pretendiendo que éstos deben responder de los delitos propiamente dichos, *quia nec erit alia lex Romæ, alia Athenis*; pero que en manera alguna debe conside-



rárseles en el mismo caso que á los nacionales en lo que respecta á las leyes de policía local. Sin embargo, como hace observar Mancini (1), los extranjeros entrados en el territorio nacional y con derecho á ser protegidos por las leyes, tienen en cambio de este derecho el deber de conocerlas y respetarlas todas indistintamente, cualesquiera que sean su objeto y su naturaleza. Las dudas que podrian surgir respecto á la autoridad territorial de la ley penal pueden nacer de la dificultad que generalmente se ofrece para determinar el concepto jurídico del territorio en sus relaciones con la soberanía.

VIII. En efecto: territorio no quiere decir solamente el espacio comprendido en los límites del Estado, sino tambien otros lugares en que la soberanía ejerce su dominio, su autoridad y su jurisdicción. Puede suceder que algunos de estos lugares se encuentren en el territorio real de otro Estado, y en este caso el ejercicio de los derechos de las dos soberanías puede hacer aparecer un conflicto; por lo que se ve la necesidad de determinar los principios segun los cuales deberá ejercerse en este caso la represión de los delitos.

IX. Un caso digno del más concienzudo exámen es el del delito que se cometa en un barco extranjero ó en la casa de un agente diplomático, y tambien el de un delito cometido por un malhechor que, perseguido por las autoridades locales, llega á refugiarse en el barco extranjero ó en la casa de un agente diplomático. Otro caso digno de exámen es el de un hecho punible cometido en el lugar en que un ejército extranjero se encuentra acampado ó en cantones, ó bien en un territorio extranjero en que los Cónsules tienen jurisdicción en materia penal.

X. Por lo que hace á los delitos cometidos en los buques, debe hacerse una distinción muy importante entre los cumplidos en alta mar y los cumplidos en las aguas territoriales de un Estado, ó en un puerto extranjero en que dicho buque ha echado el ancla, y aún entre los que tienen lugar en un buque de guerra y un buque mercante (2). Ninguna dificultad sería

(1) Informe sobre el Proyecto del Código penal italiano, presentado á la Cámara de Diputados en la sesión de 25 de Noviembre de 1878.

(2) La mejor regla para resolver la cuestión de si los paquebots que hacen el

puede promoverse cuando el delito se ha cometido en alta mar, bien sea en un navío de guerra, bien en un buque mercante, porque en efecto, los buques se hallan entónces sometidos al imperio exclusivo de las leyes del Estado que les presta su nacionalidad, y es evidente que no habrá ninguna otra legislación que aplicar, sino aquella propia de la nacionalidad del buque.

XI. Pero en cuanto á los delitos cometidos en aguas territoriales de otros Estados, puede preguntarse si deben hallarse sometidos á la jurisdicción penal del Estado limítrofe ó á la del Estado á que el buque pertenece.

Se admite sin contradicción que el Estado tiene un poder absoluto de policía sobre toda la extensión de su territorio. Se admite tambien por todo el mundo, que el Estado tiene jurisdicción sobre las aguas territoriales; y la extensión de estas aguas, que ha variado en las diferentes épocas, parece hoy ya fijada generalmente en tres millas desde la costa, ó bien el fuego de un cañon de alcance máximo.

La cuestión, sin embargo, consiste en saber si los derechos de soberanía en las aguas territoriales deben determinarse segun los mismos principios, tanto en el caso en que se trate de relaciones de derecho internacional público, propiamente dicho, como en el caso en que se trate de relaciones de derecho internacional penal. En realidad, nos parece que, examinando bien la naturaleza y el fin del poder de policía y el poder de jurisdicción del Estado, debe establecerse una diferencia. La extensión de la frontera marítima hasta la distancia de un tiro de cañon, se halla admitida por todos los Estados civilizados, por dos razones bien concretas. La de la defensa y la de la seguridad del Estado limítrofe. Si se diese la misma extensión á la jurisdicción penal, se deduciría de aquí que la ley penal del Estado limítrofe debería aplicarse á todos los buques extranjeros que atravesaren las aguas comprendidas en la fron-

servicio de transporte de los correos deben asimilarse á los buques de guerra ó á los mercantes, es la consagrada en el tratado postal de 4 de Setiembre de 1860 entre Francia é Italia. Segun los términos de este convenio, el navio empleado para el correo se considerará buque de guerra perteneciente al Estado, fletado por cuenta del Estado, ó á lo ménos subvencionado por el Gobierno.



tera marítima de este Estado, lo que no tiene razón alguna de ser. La necesidad de la protección jurídica ó del orden interior, que sirve para justificar la entrega del individuo, que habiendo atentado á un derecho protegido por la ley, alarma á los ciudadanos honrados y turba el orden social, no se encuentra cuando se trata de delitos que por razón de la distancia de la costa en que se cometieren, no han podido causar alarma alguna. Nos parece desde luego á propósito consagrar la regla de que en el caso en que un delito se hubiera cometido en las aguas territoriales de un Estado, pero á distancia suficiente para excluir toda posibilidad de que los habitantes de la costa hayan podido ser testigos oculares del hecho reprehensible; este delito, en cuanto á la represión, debe considerarse como cometido en alta mar. Desde luego la autoridad de policía del Estado limítrofe se extenderá ciertamente á los puertos, á las playas, y á todas las partes del mar contiguas á la orilla, en las cuales sea posible distinguir los hechos delictuosos, de manera que se pueda ser testigo de ellos. Los delitos cometidos fuera de estos límites deberán considerarse, repito, en cuanto á sus consecuencias penales, como delitos cometidos en alta mar.

XII. En lo que toca á los delitos cometidos en los puertos y en aguas vecinas á la costa, todo el mundo admite que el Estado se halla autorizado para ejercer su autoridad represiva, sin distinguir si los autores de estos delitos son nacionales ó extranjeros; pero sin embargo, como el navío se considera parte del territorio del Estado de que depende, y por esta causa se halla regido por las leyes de dicho Estado, se ha discutido largamente para saber si conserva su territorialidad en el caso de que se encuentre en un puerto extranjero. Algunos autores lo han negado, sobre todo en lo que respecta á los navíos mercantes, fundándose en que estos navíos se hallan sometidos á la soberanía local que se extiende por el puerto, y que diciendo que conservan su territorialidad debería también suponerse que se hallan bajo el imperio de la soberanía nacional, y que desde luego debería admitirse el ejercicio simultáneo de los derechos de las dos soberanías en un mismo sitio (1). Si

(1) Compar. Jenkison: *Discurso acerca de la conducta del Gobierno de la Gran Bretaña*

estos autores han aceptado poco después el principio contrario, en lo que hace á los navíos de guerra, es sólo porque estos buques representan directamente la soberanía y están por común acuerdo exceptuados de la jurisdicción civil y criminal del país, en que se hallan transitoriamente.

XIII. Parécenos que adoptando la opinión admitida por todos los autores de que los buques mercantes en alta mar forman parte del territorio del Estado, á que pertenecen, no debería considerarse perdida esta prerrogativa tan pronto como entran en aguas territoriales de un Estado, ó arrojan el áncora en un puerto, tanto más, cuanto que el conflicto entre las dos soberanías es más bien aparente que real (1). Se puede en efecto considerar el buque en su individualidad, aisladamente y haciendo abstracción de cuanto le rodea, ó bien considerarle en sus relaciones exteriores con las personas ó las cosas, que se encuentran en las aguas territoriales. Bajo el primer punto de vista se halla enteramente sometido á la soberanía nacional que, por sus leyes, rige á las personas que allí están embarcadas, regula los actos que se ejecutan á bordo y provee al mantenimiento de la disciplina, lo mismo que á la represión de los delitos que se cometan. Bajo el segundo punto de vista, por el contrario, el buque se halla sometido á la soberanía territorial, que con sus leyes se extiende á todas las relaciones exteriores, que entran en sus aguas territoriales, del mismo modo que ejerce su imperio sobre todas las personas, y sobre todas las cosas que se encuentran en el territorio que le está sometido. Desde luego el derecho del soberano territorial no puede extenderse hasta el punto de atribuirle la facultad de ingerirse en los negocios interiores del buque, excepto en los casos de necesidad absoluta en interés de la seguridad y de la tranquilidad del puerto (2). Por el contrario, sería peligroso y poco

respecto á las naciones neutrales — Lampredi: *De las relaciones de los países neutrales*, t. 1, § 10. — Azuni, *Derecho marítimo*, t. 1, cap. 5<sup>o</sup>, art. 7<sup>o</sup>.

(1) Compar. Hubner, *De la ocupación de buques neutrales*. — De Rayneval, *De la libertad de los mares*. — Ortolan, *Diplomacia de la mar*, tit. II, cap. 10. — Calvo, *Derecho internacional*, § 538 y siguientes.

(2) Compárese el caso del navío americano *Godfrey*, á bordo del cual un marinero mató en 1833 en el puerto de Palermo á un hombre de la tripulación, con el caso del buque inglés *Hygia*, en el cual en 1870, en el puerto de Ancona, se produjo una



conveniente que un barco mercante, que entrase en las aguas territoriales de un Estado, no se hallase sometido á su jurisdicción para todos los actos y relaciones exteriores. En efecto, las leyes de policía y de seguridad pública obligan á todos aquellos que áun fortuitamente se encuentren en el territorio sometido á la jurisdicción del Estado (1). Esta doctrina es tan conforme á la verdad, que los buques de guerra aunque no sujetos á la jurisdicción territorial porque representan el Estado á que pertenecen, y porque en razón á su destino no tienen relaciones exteriores, cuando se hallan obligados á tener semejantes relaciones, vienen á estar sometidos á dicha jurisdicción. Por esto se hallan obligados á observar los reglamentos sanitarios y las leyes relativas al lugar, á la distancia del muelle, al modo de cargar y descargar las municiones y á otras materias análogas.

XIV. Vamos á examinar especialmente cómo podrá procederse á la busca de un criminal que llega á refugiarse á bordo de un buque extranjero. Cómo, según costumbre muy antigua y universalmente extendida (2), los buques de guerra deben considerarse como una fortaleza flotante del Estado á que pertenecen, y desde luego como una parte de su territorio, resulta claramente que las Autoridades locales no tienen el derecho de trasportarse á bordo de ninguno de estos bu-

lucha entre dos hombres de la tripulación. En estas dos circunstancias se respetó la jurisdicción del Estado á que el buque pertenecía. En Inglaterra un marino de buque italiano *Danièle Manin* mató á otro hombre de la tripulación, y fué enviado por el Tribunal de Maidstone ante el Tribunal de Assises; pero esta última jurisdicción se declaró incompetente porque el crimen se había cometido fuera de la jurisdicción británica. Véase también la sentencia del Tribunal Supremo de Justicia de los Estados Unidos de Méjico de 25 de Febrero de 1876, referida por Clunet; *Diario del Derecho internacional privado*, 1876, p. 413.

(1) Compárese la doctrina expuesta ante el Tribunal Supremo de los Estados Unidos de América por el Presidente Marshall en la causa de *Scutter Exchange* referida por Phillimore: *International law*, t. 1, p. 406.—Cass-frac, 25 de Febrero de 1859, aff. Jally, Dalloz, péri, 1839, 1, p. 83, y la sentencia del Tribunal de Palermo de 4 de Julio de 1833, por la cual el bosseman del navio griego *Demetrius* fué condenado á tres años de prisión por haber sustraído el trigo con que debía fletarse el barco, en presencia de los agentes de la fuerza pública.

(2) Compar. Phillimore: *International law*, t. 1, p. 399, núm. 348; y las observaciones de Story sur el decreto de la Corte suprema de los Estados Unidos de América (*American Reports*, p. 1151), citados por Phillimore.

ques, ni de hacer acto alguno que obligue al capitán á la entrega del fugitivo. El capitán tiene el derecho de impedir á todo trance á cualquier extranjero subir á bordo, y puede legalmente obrar como obraría el comandante de una fortaleza (1), no pudiendo ser obligado á nada por la fuerza. De otro modo, el pabellón y la soberanía sufrirían un ultraje, cuyas consecuencias podrían ser la ruptura de las relaciones recíprocas entre los dos Estados. Resulta de aquí, que la única manera de apoderarse de la persona del fugitivo consiste en pedir su extradición, empleando todas las formalidades en uso en esta materia para obtener la entrega de un individuo que se ha refugiado en el territorio del Estado, á que el buque pertenece.

XV. Antes de ir más léjos debemos observar, que todo lo que acabamos de decir es exacto, en el caso en que el capitán del buque de guerra no abuse de sus prerrogativas. Si, por el contrario, con el objeto de favorecer un movimiento revolucionario, el capitán protegiera á los revoltosos, concediéndoles asilo, ó tomando á bordo á los fautores del movimiento que desde él mantuviesen relaciones con los habitantes del país, ó intentare desembarcarlos, no podría prevalerse de los privilegios que á su favor se reconocen en tiempo de paz; por el contrario, el buque sería tratado como enemigo porque se habrían cometido á bordo verdaderos actos de hostilidad (2).

XVI. El caso en que los criminales busquen refugio á bordo de los buques mercantes es muy distinto. Destinados estos buques al comercio, y en la necesidad por lo tanto de ser instrumentos de una serie de actos exteriores que los ponen en relación con los habitantes del país á que abordan, se hallan sometidos, como hemos dicho, á la jurisdicción local, excepto en aquello que á su régimen interior se refiera. Es

(1) Compar. Kent's, *Comentarios*, v. 1º, 157-58.—Reddie, *On maritime international law*, 2º, 191.—Ortolan, *Diplomacia del mar*, v. 1º, p. 295.—Hautefeuille, *Historia del Derecho marítimo*, 4ª parte, c. 1º.

(2) Véanse las decisiones del Tribunal de Aix, 6 Agosto 1832, y del Tribunal de casación de Francia de 4 de Setiembre de 1832, y la requisitoria de Dupin en la causa célebre del navio *Carlo Alberto* (Dalloz, repert., vº. Derecho natural, núm. 81, 2ª edic., nota 1ª, p. 19), y la correspondencia diplomática cambiada entre el Gobierno sardo y el de las Dos Sicilias, en la causa tan conocida de Cagliari de Junio del 57.



claro además, que es contrario á los intereses del Estado dar asilo á los malhechores, y aún que es un acto reprobable. También en el Código de la marina mercante dispone el legislador italiano con razón (art. 371), que «el capitán ó el patron que á ciencia cierta embarquen individuos buscados por la justicia por crimen ó delito, incurrirán en las penas dictadas contra los que protejan á las personas perseguidas,» y está desde luego fuera de duda que las Autoridades locales tienen el derecho de impedir un acto semejante, y podrán obligar al capitán ó al patron á entregar al fugitivo, ó bien dirigir una pesquisa á bordo, y en el caso en que se realizase la hipótesis prevista en el art. 371 citado, provocar contra dicho capitán la aplicación de las penas señaladas en nuestros Códigos. Sin embargo, sería conveniente, ántes de dirigir esta pesquisa ó cualquier otro acto de jurisdicción á bordo de un buque extranjero, avisar al Cónsul ó á la persona que le represente. Por lo demás, esta advertencia preventiva sería de estricto derecho en el caso en que este modo de proceder estuviera consagrado por un convenio celebrado entre las dos potencias.

XVII. En Italia la práctica está conforme con los principios que acabamos de exponer, y que además han sido desenvueltos por el Ministro de Justicia en su circular de 21 de Enero de 1865, en que da á las Autoridades judiciales del reino instrucciones sobre los actos que es útil ejecutar en los navíos extranjeros respecto á los delitos cometidos á bordo ó en tierra por la gente de la tripulación. Esta circular se halla concebida de este modo: 1º «Cuando se trata de buques de guerra que conforme al Derecho de gentes se hallan exentos de la jurisdicción local, las Autoridades judiciales del reino no podrán ocuparse de la represión de los delitos, que se han cometido á bordo, ni proceder á ningun acto de jurisdicción. 2º En cuanto á los paquebots extranjeros que hacen el servicio de correos, aunque en principio, y salvo algunas excepciones estipuladas en convenios especiales, notablemente con Francia, no gozan de esta inmunidad, sin embargo, las Autoridades susodichas no deberán intervenir ántes de haber recibido las instrucciones oportunas de este Ministerio, al cual deberán indicar lo ocurrido, aunque sea por telégrafo. 3º Si á bordo de los

buques mercantes extranjeros se produjesen delitos de naturaleza capaz de turbar la tranquilidad pública en el puerto ó en tierra, en los cuales se hallaran complicadas personas extrañas á la tripulación, sobre todo si son nacionales, tienen derecho las Autoridades judiciales á trasportarse á bordo para proceder á los actos de instrucción, y aún si hubiere lugar á ello á la detención de los acusados. Están esas autoridades investidas del mismo derecho cuando uno de los hombres de la tripulación de dicho barco se encuentre en tierra y cometa un delito. Sin embargo, las Autoridades indicadas ántes de trasportarlo á bordo de dicho buque, deberán informar en tiempo hábil á los agentes consulares de las potencias á que pertenezcan, para que si quieren puedan, á la hora indicada, trasladarse personalmente, ó hacerse reemplazar por un delegado para asistir á los actos que allí se lleven á efecto (1).»

XVIII. En Francia se han proclamado los mismos principios por el Consejo de Estado en 20 de Noviembre de 1806. «Los derechos de la potencia neutral (se ha dicho) deben ser respetados lo mismo que si se tratara de la disciplina interior del buque, en la cual no debe ingerirse la Autoridad local siempre que su socorro no haya sido reclamado, ó que la tranquilidad del puerto no se halle comprometida (2).»

XIX. En Inglaterra esta cuestión ha sido objeto de instrucciones generales dadas á los Cónsules en 1846, y cuyo artículo 10 está concebido en esta forma: «Los Cónsules quedan enterados de que los comandantes de buques mercantes ingleses anclados en los puertos extranjeros no están autorizados para dar auxilio á ningun individuo aún siendo británico que para sustraerse y resistirse á las leyes á que por razón de su residencia se halla sometido, solicitara refugiarse á bordo de dichos buques. Los Cónsules desde luego deberán asegurarse, cuando las personas que se encuentren en dichas condiciones

(1) Circular núm. 674 de 1865.

(2) Véase también la Ordenanza francesa de 29 de Octubre de 1833 sobre las atribuciones de los Cónsules en sus relaciones con la marina mercante.—Dalloz, rep., vº. *Tratado internacional*, núm. 310.—Ortolan, *Elementos de Derecho penal*, número 936.



sean reclamadas, de que son objeto de un procedimiento legal con arreglo á las leyes del país (1).»

XX. Del mismo modo los Estados-Unidos en los tratados que han celebrado con otros países han admitido estos principios (2), y no es necesario que hablemos de los demás estados.

XXI. Puede ocurrir que el navío haya recogido al fugitivo en alta mar ó en las aguas territoriales de una tercera nacion y que penetre en seguida teniéndole á bordo en las aguas territoriales del país que busca á este individuo. Para resolver la cuestion de si en tales circunstancias se puede proceder al arresto del criminal que se encuentra á bordo, hagamos observar que el derecho de jurisdiccion de un Estado en todas las partes de su territorio es absoluto. El navío se halla cubierto por el pabellon de su país y continúa sometido á su jurisdiccion, aún en los puertos extranjeros, pero únicamente para los hechos que se refieran exclusivamente al buque considerado aisladamente de todo lo que le rodea, para los actos que no tienen relacion alguna con el lugar en que se halla anclado, ni mucho ménos con los ciudadanos del Estado extranjero. Afirmado esto, se hace muy fácil comprender que el hecho de entrar en un puerto cuando se lleva á bordo un criminal buscado por la justicia local, es por sí mismo una ofensa hecha á los derechos de la soberanía territorial, y cuyas consecuencias inevitables son, tan pronto como la noticia se esparce entre el público, la alarma, el mal ejemplo y un peligro social. Sería inconveniente y peligroso que el pabellon pudiese proteger el navío aún en el caso en que éste atente á la tranquilidad y á la seguridad del Estado á que aborda, y no se podría entonces sin peligro modificar para él el principio tan cierto de que las leyes de policía obligan á todos los individuos que se encuentran en el territorio (3). Deducimos de aquí, que segun el de-

(1) Segun Phillimore, *Internacional Law*, v. 2º, § 258, p. 282.

(2) Véanse los tratados con Italia de 8 de Febrero de 1848, y con Francia de 23 de Febrero de 1853, art. 8º.

(3) En la famosa cuestion entre Francia é Italia relativa á la detencion en el puerto de Ginebra de los bandidos Cipriano la Gala, Giona la Gala, Domenico Papa, Giovanni D'Avanzo y Angelo Sarno, el Gobierno italiano acabó por admitir

recho comun deberia estar permitido producir á bordo de los buques mercantes el arresto de los criminales perseguidos por la justicia que se hallen embarcados, bien en las aguas territoriales del Estado que los busca, ó bien en otros puertos cualquiera. No es esta ocasion de recordar que las reglas que acabamos de exponer no son aplicables á los buques de guerra. En efecto, segun los principios del Derecho internacional, no deberian jamás servir de asilo á los malhechores, y si en contra de esta costumbre ocurriesen casos, se podria pedir cuenta al Estado á que perteneciese el buque acerca de la injustificada proteccion concedida á un condenado por el comandante, y solicitar la extradicion inmediatamente.

XXII. Vamos á hablar de los delitos cometidos en el palacio de un Ministro público extranjero (1), y de los cometidos en el territorio del Estado por un individuo, que inmediatamente se refugia en la residencia de dicho Ministro. Ciertos autores (2) han dicho respecto del Ministro extranjero que debe, por consecuencia de una ficcion jurídica, suponerse que reside en el territorio del Estado que representa, y han admitido en su favor el privilegio de la inmunidad y de la jurisdic-

como transaccion la entrega de estos individuos al Estado francés, con la salvedad de pedir inmediatamente su extradicion, que al ser concedida, demostró que el arresto era ilegal. Resultó esto de la importancia exagerada que se dió al convenio postal de 4 de Setiembre de 1860, cuyo art. 7º dice así: «Los pasajeros admitidos en los paquebots que no juzgasen conveniente descender á tierra durante la permanencia en uno de dichos puertos, no podrán bajo ningun pretexto ser sacados de á bordo ni ser objeto de pesquisa alguna.» Pero si se hubiera dado más importancia á los principios de Derecho que á la letra del tratado, no se hubiera podido admitir que esta disposicion fuese aplicable en circunstancias tan excepcionales, y cuando se trataba de jefes de bandidos buscados por la justicia y por el país. Las Autoridades italianas debian permanecer inactivas cuando en uno de sus puertos ocurría un hecho que tan pronto como llegase á conocimiento del público hubiera sido sin duda origen de graves desórdenes? Véanse las actas del Parlamento italiano, 1863; p. 719, y los documentos relativos á esta cuestion presentados en 26 de Julio de 1863 á la Cámara de Diputados de Italia.

(1) Bajo la denominacion de Ministro extranjero se comprenden todos los delegados que representan al Estado, bien sean Legados, Embajadores, Ministros plenipotenciarios ó simples encargados de negocios.

(2) Binkersbeck *De foro competenti legatorum*, cap. 8º, § 2º.—Grotius, *De jure belli et pacis*, lib. 9º, cap. 18.—Vattel, *El derecho de gentes*, lib. 4º, cap. 7º, y notas de Pinheiro-Ferreira y de Pradier-Foderé sobre este capitulo.—Montesquieu, *Espíritu de las leyes*, lib. 23, cap. 21.—Compar. el decreto de 13 ventoso, año 2º en Francia.—Voet, lib. 50, tit. 7º, De legationibus, núm. 1º.