

de los papeles que se les enseñen, y á la declaracion del oficial que mande el convoy.

Los escritores franceses, entre cuyo número pueden citarse Rayneval, Ortolan, Hautefeuille, Cauchy y otros, aceptan y defienden el mismo razonamiento. El segundo, por ejemplo, dice, que examinando la cuestion teóricamente cree en conformidad con la opinion de muchos publicistas, que la inmunidad de que disfrutaban los buques de guerra, respecto al derecho de que se trata, se extiende á los mercantes que navegan bajo su proteccion. Y luego añade: « Es cosa notoria que los gobiernos neutrales no pueden impedir completamente el comercio fraudulento de sus súbditos movidos á empresas ilícitas por la esperanza del lucro, y á esto se debe que las embarcaciones de dicha especie no ofrezcan por sí solas garantía alguna acerca de su carácter hasta que se pruebe por los medios enunciados. Los beligerantes ejecutan esta comprobacion, que seria innecesaria si el gobierno de la nacion á que pertenezcan garantizara su neutralidad y la legalidad de su cargamento. Esto es lo que hace el oficial que las escolta, en representacion de aquel, cuando empeña su palabra, que es de mas fuerza y valor para la seguridad del beligerante, que el exámen de sus respectivos documentos, porque estos pueden ser falsos cuando naveguen solas; pero en el caso en cuestion es muy difícil, por no decir imposible, que así suceda. » A pesar de esto el autor cuyas palabras hemos transcrito, reconoce que pueden ocurrir casos en que esté justificada la visita de un convoy neutral, como aconteceria en el de que aprovechándose bien de la oscuridad de la noche ó de un temporal que dispersase las naves, se hayan incorporado otras á él. Entónces juzga que el jefe que le mande debe girar personalmente, ó encargar de este servicio á quien á bien lo tuviere, una visita [á bordo de los buques sospechosos.

Hemos visto ya cuales han sido las estipulaciones hechas sobre esta materia en los tratados concluidos por la república norteamericana; ahora nos corresponde decir que sus publicistas y jurisconsultos mas eminentes afirman que no se puede sostener la excepcion que examinamos como un principio incontrovertible.

Kent opina que cualquiera nacion beligerante tiene derecho á exigir y conservar la única garantía que en este punto le ofrece la ley de las naciones. Story discurre de la misma manera y el doctor Wolsey, que generalmente se inclina en favor de los neutrales corrobora este juicio.

Dana se ocupa extensamente en el exámen de esta cuestion, y des-

pués de manifestar que sus compatriotas, del mismo modo que los escritores ingleses, rechazan la pretendida inviolabilidad, examina los fundamentos en que se apoya la aspiracion de los que sostienen que la palabra del oficial es gaje bastante y seguro para hacer innecesaria la comprobacion que se ataca, y dice: « Analizando esta opinion veremos en que base tan débil descansa. Al ejercer el derecho de visita los beligerantes tienen por objeto asegurarse del carácter neutral de la nave, de su destino y de la naturaleza de su cargamento. No cabe duda que para obtener este resultado se necesita no solo examinar los documentos y papeles de mar, sino inspeccionar el uno y la otra, así como las personas que se encuentran á bordo. Hechas estas observaciones ¿cuál podrá ser el valor que tenga para el beligerante la palabra del oficial que mande el convoy? No tendrá otro que el de certificar que no tiene conocimiento de que existan á bordo de las naves convoyadas artículos de contrabando, ni que su propósito sea el quebrantar un bloqueo ó realizar una empresa ilegal. Puede tambien suponerse racionalmente que ignora la mayor parte de las circunstancias que concurren en los barcos que protege; y siendo esto así ¿qué eficacia ha de tener la garantía de su palabra? Podemos, por consiguiente, decir por via de resumen general, que segun los tratados vigentes y las opiniones mas comunmente adoptadas es insostenible la inmunidad absoluta del convoy neutral; que siempre y en todo caso procede el derecho de visita; y que para evitarla no es bastante la palabra de honor que empeñe el jefe del convoy. »

Del análisis que hemos hecho acerca de este punto, bien recorriendo el terreno de los tratados públicos, ya examinando cuáles son las opiniones sobre él emitidas por los escritores mas autorizados, resulta que los impugnadores de la excepcion de que se trata están en notable minoría, siendo, por tanto, la práctica contraria la que se sigue por el mayor número de las naciones. *

* Ortolan, *Dip. de la mer*, vol. II, liv. 3, ch. 7; Heffter, *Droit int.*, § 170; Rayneval, *De la liberté des mers*, vol. I, ch. 18, pp. 201-204; Wheaton, *Elém. droit int.*, pte. 4, ch. 3, § 32; Dana, *Elem. int. law*, by Wheaton, eighth edition, note 242, p. 692; Halleck, *Int. law*, ch. 25, § 21; Hautefeuille, *Droits des nations neutres*, tit. 11, ch. 3; Kent, *Com. on am. law*, vol. I, p. 157; Klüber, *Droit des gens mod.*, § 293; Massé, *Droit com.*, liv. 2, ch. 3, § 9; De Cussy, *Droit maritime*, liv. 1, tit. 3, § 15; Wildman, *Int. law*, vol. II, p. 124; Duer, *On insurance*, vol. I, pp. 731, 732; Phillimore, *On int. law*, vol. III, p. 338; Manning, *Law of nations*, p. 360; *U. S. laws*, vol. VIII, p. 92; Robinson, *Admiralty reports*, vol. I, p. 340; vol. IV, p. 408.

Los buques
neutrales
que forman
parte de un
convoy ene-
migo.

§ 725. Se ha suscitado no pocas veces la cuestion de si pueden ser capturados y confiscados los barcos neutrales que forman parte de un convoy enemigo.

Riquelme dice, que la presuncion legal caracteriza de ese modo al que se incorpora á uno de estos convoyes, pero que si se prueba que es neutral y que ha obrado así lo mismo con uno que con otro de los beligerantes para ponerse á cubierto de los corsarios, no se le podrá declarar buena presa.

Caso del
The Sampson.

Los lores del tribunal de apelacion inglés decidieron en el caso del *The Sampson*, que el navegar en las condiciones expresadas era motivo concluyente para la confiscacion.

Del *The Nereide*

Las cortes de los Estados-Unidos resolvieron este asunto en sentido contrario en la causa del *The Nereide*.

Dictámen
particular de
Story.

Story se separó de los demás jueces en el modo de apreciar esta cuestion, y en apoyo del suyo expuso que «la navegacion en dichas condiciones es una infraccion de los deberes que impone la neutralidad. Un neutral, añadia, capturado en semejantes circunstancias queda sujeto *ipso facto*, y aunque no oponga resistencia, á la confiscacion de la nave y del cargamento.

Opinion de
algunos au-
tores.

Resistirse al registro, dice Kent, lo mismo que navegar con ese objeto bajo la proteccion de un convoy beligerante es infringir la neutralidad.

En distinto sentido se expresan generalmente los publicistas franceses y alemanes, entre los que podemos citar á Heffter, Gessner y Hautefeuille. «Si un neutral, dice el último, se coloca en la situacion mencionada, no infringe por este solo hecho sus deberes, ni atenta á los derechos que corresponden á la nacion contraria. Obrando así se expone, sin duda alguna, á que se le capture, pero no procederá la confiscacion, y para justificarse le bastará acreditar su nacionalidad y la inocencia y legalidad de su comercio.»

1810.
Ordenanza
de Dina-
marca.

Esta tesis fué ámpliamente discutida con motivo de la ordenanza publicada en 1810 por el gobierno de Dinamarca, que declaró válidas las presas de los buques que á pesar de su bandera neutral se acogiesen á un convoy inglés. En virtud de esta disposicion se apresaron y confiscaron muchos pertenecientes á los Estados-Unidos, que se habian incorporado *in transitu* á aquellos.

Defensa he-
cha por
Wheaton.

Todos los incidentes y debates á que dió lugar este asunto han sido resumidos por Wheaton, que defendió los intereses de su gobierno con notable habilidad.

De lo expuesto por él se deduce que el gabinete de Washington

sostuvo que ni las citadas ordenanzas, ni otras algunas, podian alterar los principios del derecho de gentes, ni introducir nuevas prácticas obligatorias á este respecto; negando que Dinamarca tuviera facultad para dictar leyes, cuyas prescripciones alcanzasen á los extraños en alta mar. Porque observaba que no era de suponer que la mencionada nacion hubiese obrado de aquella manera con otra intencion que con la de fijar la jurisprudencia de sus tribunales.

Segun estos el principio contenido en la ordenanza impugnada se reducía á que el hecho de haber navegado bajo la proteccion de un convoy enemigo es *per se* una causa suficiente de captura y confiscacion ante los del adversario, no siendo preciso tener en cuenta las circunstancias especiales del acto, ni el objeto con que se habia consumado, ni la legalidad del viaje.

Pero estas doctrinas han sido rechazadas por los tratadistas y por las naciones, con inclusion de Inglaterra, porque en vano se recorrerán los anales del almirantazgo británico para encontrar un precedente al principio sostenido por Dinamarca.

Las naves, causa del litigio, que se ocupaban en su tráfico habitual entre Rusia y los Estados-Unidos, no conducian armas y no opusieron resistencia tampoco á los cruceros daneses. Su captura se verificó durante el viaje de retorno, después de haber pasado el Báltico y sufrido la inspeccion de aquellos y de sus autoridades, y fueron condenadas en virtud de un edicto desconocido, no existente para ellas cuando se hicieron á la vela desde Cronstadt, y el cual, no encontrándose en armonía con el derecho internacional preexistente, debe considerarse como ilegal.

Aunque el navegar en compañía de un enemigo justifica la *presuncion* de que la nave y el cargamento capturado le pertenecen, interin no se acredite su verdadero carácter, no puede deducirse de ella ningun argumento concluyente contra el interesado, estando muy léjos de constituir lo que en derecho se llama *presumptiones juris et de jure*. Resulta, pues, que este hecho podia ocasionar una informacion mas minuciosa, pero no que se pronuncie desde luego sentencia condenatoria; que tampoco procede si se atiende á que los buques capturados no se hallaban armados ni habian combatido contra los cruceros de Dinamarca. Solo se busca, es cierto, la causa de la pena que se les ha impuesto en su incorporacion al convoy, pero esta no es una razon, puesto que si bien es verdad que el neutral no debe eludir la visita y registro por medio de fraude ó por el de la fuerza,

no lo es ménos que está en su derecho tratando de librarse por recursos legales é inocentes de un procedimiento tan vejatorio.

Además, la legalidad que presidia en los viajes de los barcos de que se trata era manifiesta para los tribunales dinamarqueses, que ya los habian absuelto poco tiempo ántes con motivo de un apresamiento que habian sufrido.

Podia tambien aplicarse categóricamente la conducta de los negociantes norte-americanos con el mismo rigor invocado en las medidas de que eran víctimas.

Y aun admitiendo que los buques en cuestion no tuviesen el derecho de acogerse al amparo de un convoy para evitar el ejercicio de visita por parte de *un amigo*, como Dinamarca afirmaba serlo, tenian el de defenderse contra *su enemigo*, en cuyo concepto podian considerar á Francia, en vista de que esta nacion habia declarado guerra abierta á todo el comercio neutral.

Puede objetarse que como la resistencia al derecho de visita es, segun la ley y uso de las naciones, un motivo independiente de condena cuando se verifica por una sola nave, debe serlo doblemente cuando se asocian varios para oponerse á él. Pero si la analogía ha de ser completa, se necesita que medie una oposicion real, ó al menos que los buques de guerra que las hayan tomado bajo su proteccion se resistan de una manera que hagan extensiva á ellas la responsabilidad de semejante acto, lo cual no ha acontecido en el caso presente. Hubo, cuando mas, *la simple intencion de resistir*, que no llegó á ponerse en práctica.

La corte suprema federal de los Estados-Unidos ha reconocido, durante la guerra con la Gran-Bretaña, que el neutral tiene derecho de trasportar sus bienes á bordo de un buque beligerante *armado*.

El ministro de los Estados-Unidos cerca del gobierno dinamarqués encargado del arreglo de esta cuestion, se fundaba, pues, en que el silencio de los publicistas más autorizados acerca de esta excepcion á la libertad general de la navegacion neutral era una prueba contraria á ella, lo mismo que el que se notaba sobre la misma en todos los tratados. Y decia que si no es posible negar que los bienes de un amigo encontrados en una fortaleza enemiga están eximidos de confiscacion; y que el propietario de los que se encuentren á bordo de una embarcacion armada ó no es irresponsable de las consecuencias que produzca la resistencia de su capitan ¿cómo no ha de serlo el propietario neutral del buque y del cargamento por los actos del convoyador, bajo cuya proteccion se halla colocada su propiedad, no

por que así lo haya ordenado él directamente, sino por disposicion del capitan ó patron que obra sin conocimiento ni instrucciones de su comitente?

Si como ha pretendido siempre Dinamarca el neutral está facultado para armarse contra todos los beligerantes, y una vez colocado bajo el convoy de buques de guerra en su país, puede rechazar por medio de la fuerza al que trate de ejecutar su visita y registro, la conducta de los ciudadanos de los Estados-Unidos, que se habian visto obligados á buscar refugio en las fortalezas flotantes de los enemigos de Dinamarca, no para resistirse al ejercicio de los derechos de esta nacion, sino para ponerse á cubierto de las violencias de aquellos que sin tener en cuenta para nada su neutralidad, condenarian inevitablemente sus naves si llegaban á capturarlas, se justificaba cumplidamente por esta consideracion. Claro es que si estos buques hubiesen ido convoyados por uno de la armada norte-americana, como era factible que sucediese, los cruceros daneses se habrian dado por satisfechos, segun las leyes de la monarquía, con la declaracion respectiva del jefe del convoy, cuya fuerza se fundaria en que las naves poseian los títulos que ordinariamente tienen, los cuales son otorgados por el gobierno de la república en vista de las pruebas que presentan los interesados. Pues bien, si esos documentos son falsos en un caso, igual carácter podrán tener en el otro, resultando en definitiva que las autoridades danesas se encontrarian en ambos imposibilitadas para comprobar su autenticidad, ya por su propia y voluntaria aquiescencia á la respuesta del jefe mencionado, bien por la presencia de una fuerza enemiga superior que hubiera impedido á los cruceros de Dinamarca ejercer el derecho de visita. Hacíanse estas consideraciones en la hipótesis de que los buques en cuestion hubieran podido escapar á la captura, único caso en que dicha nacion podia darse por ofendida como potencia beligerante. Pero en el hecho que nos ocupa, el apresamiento se efectuó sin que ocurriera ningun conflicto hostil, y la cuestion se reducía á saber si es procedente la confiscacion por haber navegado bajo la proteccion de un convoy enemigo.

Aun suponiendo que la intencion de los dueños de las naves norte-americanas hubiera sido, al incorporarse al de Inglaterra, la de escapar á los cruceros daneses y franceses, este intento no se habia realizado, y se estaba, por tanto, en el caso de preguntar á qué derecho de Dinamarca se habia faltado con esta tentativa frustrada. Si se dice que al de visita y registro puede replicarse que esta no es una facultad material é independiente de que se hallan investidos los

beligerantes por la ley de las naciones, para que puedan perjudicar á su antojo el comercio de los neutrales. El derecho á que nos referimos nace del de capturar la propiedad enemiga ó el contrabando de guerra, es un medio que conduce á tal fin, y no habiendo encontrado esta oposicion, no ha podido resultar agravio ni injuria. Puede objetarse que la resistencia habria existido sin la circunstancia fortuita de haberse separado los buques en litigio de las fuerzas que les acompañaban, y que valiéndose de semejante recurso hubieran podido garantizarse contra la captura de los cruceros dinamarqueses en el Báltico todos los de los Estados neutrales. Pero esta objecion se desvanece únicamente con preguntar qué clase de ofensa resultaria de esto. Siendo los bienes realmente neutrales y el viaje legal ¿qué perjuicios podian seguirse de no hacerse la visita? Por otra parte, si la propiedad hubiera sido enemiga su libertad se deberia á la superioridad de las fuerzas que la custodiaran, lo cual podria significar una pérdida ó una derrota, pero no una injuria.

Las autoridades dinamarquesas replicaron que el único punto que debia debatirse era si el neutral se habia colocado voluntariamente bajo el convoy enemigo; y siendo así sostenian como procedente la confiscacion.

Esta importante negociacion terminó con el tratado de 1830, por el cual Dinamarca concedia una indemnizacion á favor de los ciudadanos de los Estados-Unidos, cuyas naves fueron apresadas, y decidiéndose por ambas partes contratantes que lo estipulado no podria invocarse nunca como precedente ó regla de conducta futura.

Ortolan dice, que el acto que estamos examinando puede ser irregular y hasta ilegal, no protegiendo generalmente contra el derecho de visita. Pero añade, que si el neutral se incorpora en alta mar á uno ó muchos buques de guerra beligerantes y navegase con ellos sin solicitar su proteccion, aunque con la esperanza de eludir la visita, se valdrá de un ardid inocente, que no puede producir la confiscacion.

Gessner sostiene que la accion de acogerse á la proteccion de un beligerante equivale, con respecto al otro, á una infraccion de la neutralidad. «Wheaton, dice, no examina el convoy bajo su verdadero punto de vista, convirtiéndole por esta razon en un medio de quebrantar el derecho de visita, siendo así que su objeto y fin último es enteramente distinto y consiste en sustituir la garantía material de aquella con la puramente moral de la vigilancia del gobierno

Réplica de las autoridades dinamarquesas.

1830. Tratado entre Dinamarca y los Estados-Unidos.

Opinion de los publicistas acerca de esta materia.

neutral, y la palabra de honor de su representante.» Desarrollando mas este pensamiento y continuando su refutacion, añade luego: «Es innegable que el neutral que se coloca bajo la proteccion de un beligerante viola realmente el derecho de visita, porque el otro no tiene en ese caso garantía alguna de que las naves escoltadas no lleven á bordo artículos de contrabando de guerra ó se hallen animadas de la intencion de faltar de otro modo cualquiera á sus deberes. Por el contrario, debe presumirse que tal es su propósito, porque á no tenerle no habrian obrado así. En este solo hecho Kaltenborn vé una participacion directa ó indirecta en las operaciones hostiles y de tal naturaleza que, en su concepto, no era necesario el reglamento de 1810 para justificar la conducta de Dinamarca.

«Tampoco se puede comparar el neutral convoyado de esta manera al que se asila en un puerto beligerante. Menester es distinguir en semejante caso si este es ó no el de su consignacion. Segun las reglas internacionales el barco que ha llegado á su destino no puede ser castigado por las infracciones que haya cometido, sosteniéndose la aplicacion de este principio aunque haya eludido la visita por medio de la fuerza. Pero si resultare que habia arribado á otro que aquel al cual iba destinado para sustraerse al ejercicio del mencionado derecho y saliera de su asilo ántes de terminada la guerra, es claro que podrá sufrir la pena correspondiente á su delito.

«El único argumento notable alegado por Wheaton es que las naves de los Estados-Unidos se acogieron al amparo de las británicas sin mas objeto que el de evitar las violencias é ilegalidades de los cruceros de Francia. Pudiéndose probar que el neutral se ha hecho convoyar por el beligerante á fin de ponerse al abrigo de la violencia de un tercero y que el viaje y el cargamento eran legítimos es evidente que no procederá la captura. Pero la *præsumptio juris* no se limita, como piensa el escritor ántes nombrado, al carácter nacional de los buques, sino á su intencion de sustraerse á la visita. Para ser absueltos deben probar que estas suposiciones no son fundadas.»*

* Wheaton, *Elém. droit int.*, pte. 4, ch. 3, § 32; Hautefeuille, *Droits des nations neutres*, tit. 11, ch. 3, sect. 2; Ortolan, *Dip. de la mer*, vol. II, liv. 3, ch. 7; Gessner, *Le droit des neutres sur mer*, pp. 314, 315; Martens, *Nouveau recueil*, vol. VIII, pp. 350-357; Halleck, *Int. law*, ch. 25, § 22; Riquelme, *Derecho púb. int.*, lib. 1, tit. 2, cap. 14; Hefster, *Droit int.*, § 171; Phillimore, *On int. law*, vol. III, § 338; Elliot, *American dip. code*, vol. I, p. 453; Duer, *On insurance*, vol. I, p. 730; Wildman, *Int. law*, vol. II, p. 126; Manning, *Law of nations*, p. 369; Kaltenborn, *Seerecht*, vol. II, p. 468.

Concepto que merece la navegacion en convoy.

§ 726. Pero ¿cuales serán las consecuencias que resulten para los neutrales de la navegacion en convoy? Téngase presente que en esta pregunta nos referimos á la consideracion que debe merecer este á las fuerzas marítimas de los Estados beligerantes y no á los resultados que produzca dicha navegacion en la relacion recíproca de los mismos buques convoyados y en la de su propio gobierno, cuestion que es puramente de derecho interior.

Legislacion norte-americana e inglesa.

La legislacion de los Estados-Unidos no ofrece acerca de este punto ninguna decision terminante. La inglesa resuelve la cuestion en sentido favorable al convoy, no estimando que por sí solo pueda considerarse como una infraccion de los deberes de la neutralidad.

Opinion de Kent.

Para que esta se verifique es preciso, como dice Kent, que las naves neutrales hayan adoptado la determinacion de resistirse á la visita del crucero, oposicion que no se supone jamás, mientras no se cometan actos que la prueben terminamente. *

Ocultacion de papeles.

§ 727. El ocultamiento de papeles de mar, dice Bello, autoriza la detencion de la nave, y aunque no bastaria para que se condenase sin mas averiguacion, cerraria la puerta á toda reclamacion de perjuicios.

Sin embargo, los publicistas que aseveran que el derecho de visita se limita al exámen de ciertos documentos, como el pasaporte, por ejemplo, admiten que se pueden ocultar otros de menor importancia.

Los escritores ingleses y norte-americanos, conformes en esto con las decisiones de sus tribunales de presas, no reconocen la doctrina enunciada. Kent juzga que la ocultacion á que nos referimos justificará la captura del buque, pero no hará siempre procedente la sentencia condenatoria. **

Resultados que produce su destruccion.

§ 728. Arrojar los documentos al mar, destruirlos ó hacer de modo que sean ilegibles son circunstancias agravantes en extremo.

* Dana, *Elem. int. law*, by Wheaton, eighth edition, note 242, p. 692; Kent, *Com. on am. law*, vol. I, pp. 154-157; Robinson, *Admiralty reports*, vol. I, p. 340; vol. IV, p. 483.

** Bello, *Derecho int.*, pte. 4, ch. 3, § 11; Hautefuille, *Droits des nations neutres*, tit. 12, ch. 1; Pistoye et Duverdy, *Traité des prises*, tit. 6, ch. 2, sec. 4; Halleck, *Int. law*, ch. 25, § 25; Kent, *Com. on am. law*, vol. I, p. 161; Duer, *On insurance*, vol. I, p. 735.

El art. 3.º del reglamento francés de 1778 dispone, que los hechos de esta índole producirán la confiscacion de la nave y del cargamento, sin que sea necesario investigar que clase de papeles eran, el móvil que ha inducido á semejante proceder, ni si quedan todavía á bordo otros que acrediten el carácter neutral del buque.

1778.
Reglamento francés.

Pero el rigor de esta medida se templó extraordinariamente por la carta que Luis XVI dirigió, en 1779, al almirante de Francia, en la cual se manifestaba que los comisarios del consejo de presas quedaban en libertad de dar al acto de que nos ocupamos el valor que juzgasen oportuno.

1779.
Carta de Luis XVI.

En corroboracion de la doctrina que antecede, vamos á exponer sumariamente algunas de las sentencias mas importantes pronunciadas por el consejo de presas francés.

Sentencias del consejo de presas de Francia.

En el caso del buque sueco *La Fortuna*, capturado en aquel mismo año por *Le Renard*, se acusó al capitán de haber arrojado al mar algunos papeles mientras se sellaba la presa, dando esta circunstancia lugar á que se conceptuara válida. No obstante, el consejo decidió que para que tal accion produjese la confiscacion era menester que los documentos destruidos probaran que la nave era enemiga, y que tuviera interés el que la mandara en deshacerse de ellos.

Caso de *La Fortuna*.

Mas aun cuando el buque vaya provisto de todos los necesarios para acreditar su carácter; desde el momento en que se echan algunos al agua, será preciso averiguar si son despachos enemigos, y en caso de dudas procederá la sentencia condenatoria, si el capturado no patentiza su inocencia de una manera concluyente.

Con motivo de la causa incoada por el apresamiento de *El Paquete de Dublín* efectuado por *La Abeja*, se decidió que era buena presa la nave cuya tripulacion hubiera arrojado al mar algunos papeles, y que no tendria valor alguno en este caso el tratado que estipulara la devolucion de las presas no juzgadas por un tribunal.

El Paquete de Dublín.

En la del *Le Lénor* se dijo, que no era procedente la confiscacion de un barco represado, si la falta de sus documentos provenia de haberlos destruidos el captor enemigo.

Le Lénor.

El Apolo, barco bremés capturado por *Le Vengeur*, corsario de Francia, cuando se disponia á entrar en Ostende, encalló á consecuencia de la impericia del apresador, segun declaró su capitán, el cual le arrancó en el momento de la varada

El Apolo.