

bía otorgarse ante el Escribano de Marina, bien que también podía cualquier Notario autorizar escrituras relativas á construcción, abanderamiento, compra y venta y demás que envolviesen actos de traslación de dominio de buques mercantes, siempre y cuando dichas escrituras se protocolizaran luego en la Escribanía de Marina. Mientras no se suprimió (1) el oficio no podía prescindirse de la intervención del Escribano de Marina; desde su supresión debían autorizarse las escrituras por un Notario público, consignándose precisamente en ella el nombre, matrícula, aprecio, folio y arqueo de la embarcación y otras circunstancias legales, según la naturaleza del contrato;

(1) Las Escribanías de marina quedaron suprimidas por Real orden de 30 de Noviembre de 1872, reservando á los Escribanos que entonces existían y fuesen Notarios el derecho de poder autorizar en lo sucesivo las escrituras e instrumentos públicos concernientes á Marina. Más tarde el Real decreto de 7 de Noviembre de 1876 (*Gaceta de Madrid* del día 9), dispuso que los protocolos de las Escribanías especiales de Marina que hubiesen vacado en la Península é islas adyacentes desde la publicación del Real decreto de 30 de Noviembre de 1872, que suprimió los Juzgados de dicho fuero y de los que vacaren en lo sucesivo, debían pasar desde luego en totalidad y bajo inventario á los archivos generales de protocolos de los distritos notariales á que aquéllos pertenecieren. Desde la publicación del decreto de 7 de Noviembre de 1876, los Notarios públicos podían otorgar todas las escrituras referentes á embarcaciones en las capitales de los departamentos, provincias y distritos marítimos de la Península é islas adyacentes, donde resultaren vacantes las Escribanías de Marina (art. 6.º), debiendo hacer constar los Notarios, precisamente en dichas escrituras, el nombre, matrícula, aprecio, folio y arqueo que tuvieren las embarcaciones, quién ó quiénes eran sus legítimos dueños, vecindad de los mismos, participación que cada uno tenía en el buque, y en virtud de qué título, cuyos datos obtendrían los interesados ó los Notarios, por encargo de éstos, en las Comandancias de Marina, siempre que lo solicitaren (art. 7.º). Los Notarios debían facilitar á las partes contratantes, además de la copia original, otra literal autorizada de cada escritura que se celebrare, con objeto de que fuesen presentadas, legalizadas ó no, según correspondiera, en las Comandancias de Marina donde se hallare la embarcación matriculada (art. 8.º). En dichas Comandancias debían examinarse las copias de la escritura, y si estuviesen conformes con el asiento del buque y con las demás prescripciones del citado decreto de 7 de Noviembre de 1876, se archivará la segunda copia, practicándose en el detall las anotaciones oportunas, y se devolverá la original á los interesados con la nota de haber sido inscrita la escritura en el registro correspondiente de la matrícula (art. 8.º). Se consideraban nulas y de ningún valor las escrituras de esta clase que otorgaren los Notarios y no se registraren en las respectivas Comandancias de Marina, cuya advertencia debían consignar los Notarios en el cuerpo de las escrituras, dando fe de quedar enterados de ella las partes contratantes (art. 10).

y la escritura original, y otra literal, debían presentarse en la Comandancia donde se hallare matriculada la embarcación para su registro, sin lo cual era aquélla nula y de ningún valor (1).

Los medios de adquirir el dominio de las naves son los mismos que las leyes tenían adoptados para la adquisición de las cosas en general; por lo que podíamos hacerlas nuestras por compra, permuta, donación, herencia, legado, fideicomiso, prescripción (2), habiendo, como hemos dicho anteriormente, el de nueva construcción y las presas marítimas.

Por lo que respecta á los medios comunes á las demás cosas, debe advertirse que cuando se trate de la adquisición de buques extranjeros debían tenerse presentes las disposiciones que regían con respecto á ellos, ó sea las Ordenanzas de matrículas y órdenes posteriores, que examinaremos más adelante.

El contrato no será válido si el que enajenare la nave no tiene la libre administración de sus bienes, y de igual manera será de ningún efecto la enajenación si la hiciere el Capitán, á no ser que tuviese poder especial, ó que la nave, estando en viaje, se inutilizase para la navegación, en cuyo caso puede obtener autorización del Tribunal para la venta (3). En el supuesto de que uno de los partícipes ó condueños de la nave vendiere su parte, los demás podrán usar del tanteo, consignando el precio dentro de tres días, que se cuentan desde que aquél les hizo saber la venta; y en falta de esta notificación desde que se celebró el contrato (4). Por sucesión, ya sea testamentaria, ya abintestato, y así fuere universal la primera, ó á título de manda, podrá en efecto adquirirse cualquiera nave (5). En cuanto á la prescripción, distinguían los autores: ó la posesión era sin título, ó iba acompañada de título que fuera bastante para transferir el dominio si hubiese sido dueño el transmitente. En el primer caso, la posesión había de ser continua por treinta años para atribuir el dominio de la nave, no pudiendo el Capitán prescribir de esta suerte, porque mientras

(1) Art. 586 del antiguo Código de Comercio.

(2) González Huebra, *Derecho Mercantil*, tomo II, págs. 6 y 7.

(3) Artículos 502 y 503, y Recurso de casación de 28 de Junio de 1870.

(4) Arts. 612 y 613 del antiguo Código de Comercio.

(5) Arts. 584 y 585 del antiguo Código de Comercio, y Martí de Eixalá y Durán y Bas, *Instituciones de Derecho Mercantil*, pág. 363.

no tenía título que le constituyera poseedor en su nombre, el que le nombró poseía por su ministerio (1), y en cuanto al segundo caso no disponía la ley Mercantil, y de consiguiente había que aplicar el derecho común, á tenor del cual la prescripción con justo título y buena fe se completaba á los tres años en las cosas muebles, á cuya clase pertenecen las naves (2).

76.—En la construcción de las naves eran libres los constructores de obrar en la forma que tuvieren por conveniente para sus intereses; pero no podían aparejarse sin que se hiciera constar por una visita de peritos nombrados por la Autoridad competente que se hallaban en buen estado para la navegación (3), y sobre la matrícula de las naves construídas de nuevo ó adquiridas por cualquiera título legal, las solemnidades con que debían hacerse las escrituras, los requisitos que habían de cumplirse por parte de los propietarios antes de ponerlas en navegación, así como sobre su equipo, tripulación (4) y armamento, debían observarse las disposiciones de la Ordenanza de las matrículas de mar entonces vigente (5), ó cualquiera otra que se diere en lo sucesivo (6).

77.—Era lícito á los españoles la adquisición de buques de construcción extranjera, y podían navegar en ellos con los mismos derechos y franquicias que si siempre hubiesen sido nacionales, con tal que no mediara en el contrato de su adqui-

(1) Art. 587 del antiguo Código de Comercio.

(2) Ley 9.^a, tit. 29, Partida 2.^a

(3) Art. 588 del antiguo Código de Comercio.

(4) Acerca de la tripulación que debían llevar los buques, véanse las Reales órdenes de 28 de Enero de 1846, 27 de Marzo y 28 de Noviembre de 1848, que dejó sin efecto el Real decreto de 22 de Noviembre de 1868, en su artículo 5.^o, el cual dispone empero que los buques podrán tripularse con el número de hombres que su armador y capitán crean convenientes, con arreglo al art. 24, título 10 de las Ordenanzas de matrículas, y á los 1.^o y 4.^o del Real decreto de 27 de Noviembre de 1867.

(5) Se refiere á la Ordenanza dictada por D. Carlos IV para el régimen y gobierno de las matrículas de mar de 12 de Agosto de 1802, y que forma la ley 3.^a y siguientes del tit. 7.^o, libro 6.^o de la Novísima Recopilación.

(6) Art. 589 del antiguo Código de Comercio. Con anterioridad al Código se habían dictado sobre esta materia las disposiciones siguientes: la ley 7.^a del tit. 8.^o del libro 9.^o de la Novísima Recopilación, regla 5.^a; el art. 1.^o, título 9.^o de las Ordenanzas de matrículas de mar y las Reales órdenes de 28 de Agosto de 1816, 24 de Febrero de 1817, Circular de 8 de Agosto de 1818, Real orden de 30 de Diciembre de 1827 y 19 de Julio de 1828.

sición reserva fraudulenta á favor de extranjero alguno, so pena de confiscación de la nave si se faltase á esta condición, y que se observaren además las formalidades que estaban dispuestas por la misma Ordenanza de matrículas de mar (1). Sobre este punto hemos de recordar las varias disposiciones dictadas con posterioridad á la promulgación del antiguo Código de Comercio. Desde luego la compra de buques extranjeros para el servicio del Estado, tanto de vapor como de vela, fué prohibida, con la sola excepción de aquellos que se necesitaren con urgencia para las atenciones militares en las costas de los dominios españoles, y del propio modo se prohibió matricular buques mercantes de construcción extranjera, y sólo podían matricularse y navegar con la bandera nacional los construídos en los dominios de España y las presas (2). Consecuencia de ello fué la derogación del art. 590 del antiguo Código de Comercio y cuantas órdenes y disposiciones se opusieron á la ley de 28 de Octubre de 1837 (3). Exceptuáronse únicamente de dicha regla aquellos buques cuya matriculación estaba ya pedida al Gobierno con las siguientes condiciones: 1.^a, que dichos buques fuesen ya de propiedad de la persona que solicitaba la gracia al tiempo de impetrarla; 2.^a, que para obtenerla se había de obligar á trasladar su domicilio á cualquier punto de los dominios españoles, sin que hasta haberla ejecutado pudiese concedérsele la gracia; 3.^a, que todo buque extranjero, una vez matriculado en los dominios españoles, había de pertenecer siempre al pabellón español (4). También prohibió dicho decreto de Cortes que los buques españoles pudiesen carenarse en países extranjeros, exceptuando los casos de gruesa avería sufrida en la llegada á puertos de los dominios de España, en el mar por temporal ó abordaje sin poder arribar, tal que necesite carenar; en el de varada á la entrada ó salida de un puerto ó fondeadero extranjero, ó en sus costas; abordaje ó

(1) Art. 590 del antiguo Código de Comercio.

(2) Arts. 1.^o y 2.^o del decreto de Cortes de 28 de Octubre de 1837, publicado y promulgado como ley en 1.^o de Noviembre del mismo año.

(3) Art. 3.^o de dicha ley, mandada observar en las islas de Cuba y Puerto Rico por varias Reales órdenes y últimamente por la de 22 de Mayo de 1842.

(4) Art. 4.^o de id.

avería sufrida por temporal dentro del mismo; en el de haber permanecido dentro de un puerto ó fondeadero extranjero cuando menos un año, por causas que imposibiliten su salida, ó por incidentes de guerra (1). Los Capitanes de buques que se hallaren en algunos de los casos expresados debían acreditarlo ante los Cónsules de la nación, y éstos cerciorarse por los diarios de bitácora y navegación, declaración de las tripulaciones y pasajeros, y reconocimiento facultativo en el primer caso; y en los demás por el mismo reconocimiento y por los informes de las Autoridades marítimas de los puertos y por su propia convicción, sin causar por este motivo gasto alguno á los Capitanes de buques (2). Acreditado ante los Cónsules ó agentes consulares lo anteriormente indicado, debían librar un testimonio fehaciente de ello á los Capitanes de los buques, expresando en él la carena ó composición que se les haya dado y su coste; remitiendo los mismos Cónsules una copia de este testimonio al jefe de la matrícula á que perteneciera el buque, que disponía se anotara literal en su asiento (3). Quedó permitida, libre de todo derecho de entrada, la introducción de las máquinas necesarias para los buques de vapor, los que deberían construirse en España (4). Estas disposiciones hubieron de dictarse, porque con mengua de los intereses y fomento de la construcción naval, permitía el art. 590 del Código de Comercio adquirir buques extranjeros, los cuales podían navegar con iguales franquicias que los nacionales, y el decreto de Cortes citado destruyó este abuso, prohibiendo la matriculación de buques construídos en el extranjero, exceptuando las presas, pues como decía la Comisión que presentó el proyecto á las Cortes, la construcción de buques en España fomenta su marina, acrece la Hacienda nacional, da vida á los buques por las ventas y acopios de maderas, alienta el utilísimo cultivo de los cáñamos, prepara los de otros frutos con ventaja de la agricultura, explota las minas de hierro y cobre excitando su elaboración, anima el comercio y favorece en general la indus-

(1) Art. 5.º de la ley de 1.º de Noviembre de 1837.

(2) Art. 6.º de id.

(3) Art. 7.º de id.

(4) Art. 8.º de id.

tria, dando ocupación á los artesanos y lucrativa salida á los varios artefactos necesarios para la construcción, equipo y ornato de buques.

A pesar de ello, la ley de Aduanas de 9 de Julio de 1841 permitió la introducción y abanderamiento de naves que pasaren de más de 400 toneladas, y por Real orden de 7 de Enero de 1848 se autorizó la de todo buque de vapor con casco de hierro, fuese cual fuese su cabida; y por no haberse tomado probablemente en cuenta esta Real orden ó quizás por ser el buque de madera, el Capitán general de la isla de Cuba pidió se aprobase el abanderamiento interino que había autorizado de un vapor, lo que se verificó en Real orden de 1.º de Abril de 1852, disponiéndose por otra de 13 del propio mes y año, habida consideración á que la ley de 28 de Octubre de 1837 prohibía la compra y matriculación de buques de construcción extranjera, medida benéfica á nuestra industria é intereses, con la cual se protegían nuestros astilleros peninsulares y los establecidos en Ultramar y se daba un aliciente para el aumento progresivo de la maestranza, que se llevara á puro y debido efecto lo preceptuado en dicha ley, y que siempre que por circunstancias especiales, que deberían acreditarse debidamente, se necesitare reemplazar un vapor de los existentes con otro construído en el extranjero, ó establecer alguna carena nueva en los buques de la misma procedencia, se instruyera el oportuno expediente; y si el caso fuese ejecutivo, se acordare la matriculación interina, á reserva de lo que determinare S. M.; pero además de que por estas Reales órdenes no se derogó ni lo dispuesto en los aranceles, ni la otra Real orden de 7 de Enero de 1848, de ahí que por los aranceles de Aduanas formados en 1.º de Noviembre de 1849 con arreglo á las bases de la ley de 17 de Julio de aquel año, se permitió la matrícula de naves de madera construídas en el extranjero cuando su cabida excediera de 400 toneladas, pagando 127 reales vellón por tonelada de 20 quintales; y aun los buques cuyo casco fuera de hierro se declaró podían matricularse, fuese cual fuese su cabida, pagando 53 reales vellón por tonelada de igual medida; y como era posible que al tiempo de abanderarse una nave se introdujeran más aparejos de los indispensables á la misma,

el Ministerio de Hacienda pidió al de Marina manifestase cuáles efectos de jarcia, anclaje y velamen habían de considerarse libres de derechos por ir su pago incluido en el de 127 reales vellón por tonelada, y si en él habían de considerarse comprendidos los efectos de esta clase que con el título de reposito solían llevar los buques, á todo lo cual se contestó afirmativamente (1).

Si algún buque extranjero naufragaba en las costas de España, para que pudiera ser adquirido por españoles y abandonado, á pesar de que fuese de madera y menor de las 400 toneladas, era indispensable venderlo en pública subasta por el Tribunal de extranjería ó por los de Marina ó Hacienda, los que debían examinar y fijar las verdaderas causas del naufragio, para determinar si fueron inevitables ó si había mediado malicia ó siniestra intención, y en consecuencia, si correspondía ó no otorgar el abanderamiento, según se había declarado en Real orden de 4 de Mayo de 1848 y en otra de 11 de Agosto de 1857, que para no dar lugar á ciertas dudas á que dió origen su redacción, se dictó de nuevo en la de 22 de Octubre de dicho año. No basta que en estos casos los gastos que deban hacerse en el buque sean de mucha consideración, porque siempre resulta que es extranjero en su base, y de ahí la infracción de la ley, y sólo en un caso concreto, en que si bien resultó la compra de la parte primitiva de un buque extranjero, se apreció que no fué con ánimo deliberado, ya que el motivo que produjo su compra no admitía fraude premeditado en connivencia con un extranjero y que el adquisidor gastó en el buque una suma considerable comparada con el valor del casco, sólo en este caso se aprobó el abanderamiento, disponiéndose, no obstante, que en casos de igual naturaleza las Autoridades de Marina consultaran al Gobierno antes de acordarlo (2).

78.—Los buques comprados en el extranjero debían presentarse á los puertos españoles para su abanderamiento con la bandera de la nación á que pertenecieran, pues ni los Cón-

(1) Real orden de 7 de Agosto de 1856, inserta en Bacardi, *Diccionario del derecho marítimo de España*, pág. 5.^a

(2) Real orden de 7 de Marzo de 1842.

sules, ni los Comandantes de Marina podían dar documento alguno que les autorizara á usar la española (1), ni con el título de pasavantes, conceder permisos para que los buques salieran del extranjero con bandera española (2). A pesar de ello, se aprobó la conducta del Cónsul español en Londres, que dió pasaporte interino, bandera y rol á un buque español que legalmente se había vendido en el Perú; pero al paso que se aprobó como hemos indicado, se mandó que en lo sucesivo, antes de acordar el abanderamiento, se diese cuenta á S. M. para la resolución conveniente (3). No es de este lugar reseñar las causas por las que en diversas circunstancias se ha facultado á los Cónsules españoles en el extranjero para conceder esa clase de documentos, según lo atestiguan varias Reales órdenes (4), siendo de observar, no obstante, que esta diversidad de disposiciones dió origen á que, creyendo algunos Cónsules confusa la legislación en este punto, se promoviera por el Ministerio de Estado una consulta al de Marina, la cual se resolvió en Real orden de 13 de Diciembre de 1852, en que después de una razonada exposición de motivos, se acompañaba una instrucción para que, conforme á ella, obraran los Cónsules. En ella se indica que el facilitar los medios de que ciertas embarcaciones vengan á nuestros puertos á adquirir la nacionalidad que desean y necesiten para navegar con el pabellón español y disfrutar de las ventajas concedidas á éste, podrá ser interés del Gobierno que tiene una utilidad conocida en el aumento de la construcción naval de su país; pero no lo es siempre de España, cuya construcción naval se perjudica notablemente con la introducción de embarcaciones de esta especie; y sólo en el caso de que algún particular, por circunstancias especiales, obtuviere del Gobierno el oportuno permiso para construir ó comprar en el extranjero alguna embarcación, podrá el Cónsul del puerto donde esto se verifique facilitar al dueño de la em-

(1) Véase Real orden de 21 de Noviembre de 1846.

(2) Real orden de 19 de Junio de 1846.

(3) Real orden de 3 de Agosto de 1847.

(4) Véanse las Reales órdenes de 3 de Marzo de 1845, 23 de Noviembre de 1846, 4 de Enero, 21 de Mayo y 6 de Diciembre de 1847, 23 de Abril y 22 de Septiembre de 1848, y finalmente, la de 5 de Agosto de 1851.

barcación el correspondiente certificado que acredite su propiedad, sin que tenga parte en ella ningún extranjero, y el oportuno salvoconducto ó pasavante para que pueda hacer el viaje á uno de nuestros puertos con el objeto de adquirir nacionalidad por medio de la matrícula, advirtiendo al dueño del buque que los efectos de que pueda venir cargada la embarcación, como la embarcación misma, están sujetos al pago de derechos que establece la ley de Aranceles; pero no adquiriendo ésta su nacionalidad hasta después de estar matriculada, que es el objeto de su viaje, aquéllos no pueden disfrutar del beneficio concedido á los que se conducen en buques nacionales correspondientes á algunas de nuestras matrículas. A esta Real orden se acompañaba una instrucción á que debían sujetarse los Cónsules de S. M. en los puertos extranjeros, en la cual se dictaban reglas para cuatro casos: 1.º, Instrucción, matrícula y abanderamiento de buques de construcción extranjera; 2.º, venta de buques españoles en puertos extranjeros y sus incidencias; 3.º, buques españoles que arriban á puertos extranjeros sin documentación, y 4.º, carena de buques españoles en puertos extranjeros.

Primer caso. Podían introducirse en el Reino buques de construcción extranjera adquiriéndolos en los puertos españoles y en los extranjeros por compra ó construcción, exigiendo la ley que habían de medir de 400 toneladas arriba los de madera; y que los vapores, casco de hierro, no estaban sujetos á arqueo, siendo adquiridos en los puertos de España, y previo el pago de los derechos de arancel, podían matricularse ante los Comandantes de Marina, con arreglo á la Ordenanza de matrícula y Reales órdenes posteriores que prohibían el abanderamiento hasta después de la matrícula; y la de los buques, casco de hierro con destino á vela, sin expresa Real autorización. Siéndolo en puertos extranjeros, por compra ó construcción, se deduce que para traerlos á matricular á España debían venir bajo el pabellón de la nación donde fueron adquiridos ó contruados ú otro cualquiera, puesto que, por regla general, está prohibido el abanderamiento hasta después de la matrícula; pero como han podido ocurrir casos de particular excepción, para apreciarlo y despreciar abusos, se dispuso se solici-

tara permiso de S. M., por conducto del Director general de la Armada, á fin de que con su informe, y por el Ministerio de Marina, que es el regulador de la oportunidad de estas gracias, según las necesidades del comercio y adelantos de los astilleros, se dignara S. M. negar ó conceder el permiso, y en este último caso, autorizar al Cónsul para que en vista del Real permiso que deberá obrar en copia por cabeza del expediente que debía formarse (1), procediese á la habilitación provisional del buque adquirido para que pudiera venir á matricularse al puerto de España que designare con arreglo á la citada Ordenanza. Hasta tanto que la matrícula se verificare, el buque no disfrutaba beneficio de bandera.

Segundo caso. Venta de buques españoles en puertos extranjeros y sus incidencias. Podía verificarse libremente á voluntad acreditada de sus dueños, y el buque perdía su nacionalidad. Si el buque era de construcción extranjera, matriculado en España, no podía en manera alguna enajenarse, y cesaban las consideraciones de los anteriores particulares cuando una embarcación mercante española se hallaba en puerto extranjero tan maltratada que no pudiese rehabilitarse para regresar á España y fuese indispensable proceder á su venta. En este caso estaba autorizado el Capitán, previos los requisitos y formalidades prescritas en el art. 27, tit. 10 de la Ordenanza de Matrículas. El Capitán de todo buque español debía llevar por aumento á su documentación la escritura que acreditare la obligación que contrajo con su gente antes de salir á la mar, para el caso de que se vendiese el buque en el extranjero.

Tercer caso. Buques españoles que arribaran á puertos extranjeros sin documentación. Podía acaecer por pérdida que ocasionare fuerza mayor, ó causa involuntaria, y por pérdida maliciosa ó simulada. Todo Capitán ó Patrón que navegare fuera de la comprensión del departamento, debía ir autorizado de real patente de navegación, sin la cual era detenido y conducido con su buque al primer puerto, donde era confiscado con su carga (2). Ninguna embarcación de tráfico de costa ó de

(1) Véase Real orden circular de 8 de Agosto de 1818.

(2) Art. 1.º, tit. 10 de la Ordenanza de matrículas.

alta mar había de navegar sin rol de su tripulación, y la que careciera de este requisito era detenida y embargada (1). Los Cónsules debían obrar con arreglo á las disposiciones de las Ordenanzas de las matrículas y con sujeción á los Tratados (2). Y en el caso de que no pudieran llevarlo á efecto, debían participar el suceso al General del Departamento y Comandante de Marina de la provincia á que perteneciere el buque para que tuviere cumplimiento, absteniéndose los Cónsules de facilitar el despacho de estos buques, á no mediar una causa excepcional debidamente justificada que los constituyera en el primer caso propuesto, pues entonces debía prestarles ayuda y protección y habilitarles para su regreso (3).

Cuarto caso. Carenas de buques españoles en puertos extranjeros. Podía verificarse con sujeción á la ley de 28 de Octubre de 1837 en los tres casos que señala sin pago ni responsabilidad alguna del Capitán ó dueño, ó por voluntad deliberada, en cuyo caso la ley lo condena. En el primer supuesto, acreditado ante el Cónsul, debía formar éste expediente, que sin causar gasto alguno á los Capitanes, justificare el hecho y la necesidad, y un testimonio de él debía remitirse al Jefe de la matrícula de que procediese el buque. En el segundo se consideraba que el buque había renunciado al beneficio de bandera y quedaban además sujetos su Capitán ó dueños á otras penas arbitrarias, para cuyo fin los Cónsules debían dar los competentes avisos. Tales eran las reglas generales, conformes con la legislación marítima, á que debían sujetarse los Cónsules en los casos expresados, debiendo en los de duda que pudiesen ocurrir, consultar las leyes y Reales órdenes en que se fundare la Instrucción de 13 de Diciembre de 1852.

79.—En vista de que se habían hecho transgresiones de los principios consignados en las disposiciones anteriores, se dictó la Real orden de 27 de Enero de 1853, mandando que en lo sucesivo no se concediere permiso para que ningún buque construido en el extranjero viniera con pabellón español á ma-

(1) Art. 23 de la Ordenanza de matrículas.

(2) Real orden de 11 de Octubre de 1843, regla 7.ª

(3) Real orden de 11 de Octubre de 1843, reglas 8.ª, 9.ª y sigs.

tricularse, ya que, conforme á la legislación entonces vigente, no podían arbolarlo hasta después de nacionalizado. Todos los documentos, así de venta de la nave, como de cualquiera otra clase, hechos en país extranjero, debían presentarse en el expediente que se formase para el abanderamiento, legalizados por el Cónsul español del punto en que se hubiese otorgado, conforme á la Real orden de 22 de Abril de 1854.

Ya en Real orden de 27 de Marzo de 1848 se mandó que antes de proceder al abanderamiento de un buque de construcción extranjera, se ejecutase el arqueo por el constructor del arsenal de Cavite, aun cuando aparezca acreditada su medición por distintos peritos nombrados por el Tribunal de Comercio de cualquiera otro de los del archipiélago; lo que vino á sancionar el principio de que el arqueo (1) compete á la Marina.

Para que la dilación que solían sufrir los expedientes de abanderamiento no perjudicaran al comercio, é interin, ultimados aquéllos, recaía la superior resolución, permitía el artículo 5.º del tit. 9.º de las Ordenanzas de matrícula de mar que los Capitanes generales concedieran el abanderamiento provisional interin recaía la Real aprobación; pero por Real orden de 27 de Mayo de 1816 se les quitó esta facultad, á consecuencia de los abusos que se habían introducido en la matriculación de buques de construcción extranjera, figurándolos adquiridos por españoles, y fué confirmada por las de 7 de Marzo de 1842 y 3 de igual mes de 1841. Ello, no obstante, para evitar los perjuicios que sufría el comercio, ya que mientras el expediente de abanderamiento seguía sus trámites, el buque estaba detenido en el puerto, gastando en vez de ganar, y por ello fué que en Real orden de 2 de Abril de 1859 se facultó á los Capitanes generales para conceder el abanderamiento provisional en los casos que no ofrecieran duda, y dando cuenta inmediatamente al Gobierno (2).

(1) Véase el artículo *arqueo*, que aparece continuado en la pág. 73 del *Diccionario de derecho marítimo de España*, de D. Alejandro de Bacardi.

(2) Conviene tener además presente, así en los casos que ofrezcan duda, como en los que no la ofrezcan, la Real orden de 15 de Septiembre de 1853, por la que se mandó que los testimonios de los expedientes de abanderamiento se presentasen al Gobierno.

Si una nave era apresada, perdía los beneficios de abanderamiento, recobrándolos, no obstante, si era rescatada antes de entrar en puerto extranjero; pero si había entrado en él, era indispensable fuese matriculada de nuevo (1). Para fomentar la construcción naval, disponía el art. 9.º del tit. 9.º de las Ordenanzas de matrícula, que se diesen gratificaciones á los navieros y se les concediesen rebajas en los derechos sobre las maderas y demás primeras materias, siguiendo este mismo espíritu informando la legislación de aquella época, pues por la regla 31 de los Aranceles de Aduanas para 1859 se abonaban 120 reales vellón por tonelada por cada buque que se construyere en España, cuyo arqueo excediere de 400 toneladas; cantidad que debía satisfacerse en cuanto se hubiere hecho á la vela para cualquier punto de América ó Asia, no abonándose cosa alguna por los que no alcanzasen á las 400 toneladas, toda vez que su introducción en el Reino se hallaba prohibida. Respecto al interés que las Ordenanzas de las matriculas de mar encargaban á los Comandantes desplegaran en el asunto, su parte dispositiva se halla ratificada en Real orden de 5 de Noviembre de 1851, con motivo de haber pretendido el Subdelegado de rentas del Campo de Gibraltar se pusieran dificultades á la construcción de buques en Algeciras, por sospechar iban á dedicarse á contrabando.

Según naturalmente se concibe, los expedientes y autorizaciones de abanderamiento son del exclusivo y peculiar conocimiento de las Autoridades de Marina, lo que era aplicable á nuestros dominios de Ultramar, no obstante las mayores facultades de que allí disfrutaban sus Capitanes generales, en razón á la distancia que los separa de la Metrópoli, según se dijo en Real orden de 1.º de Abril de 1852.

80.—Los buques abanderados y matriculados adquieren nacionalidad y disfrutaban, por consiguiente, de todos los beneficios concedidos á la bandera nacional, siendo, entre otros, la protección que debe dispensarles el Gobierno, según los casos y

miento que se remitieren al Ministerio, debían ser expresivos de todas las diligencias indispensables para justificar el cumplimiento de cuanto exigiere la legislación en la materia.

(1) Art. 8.º, tit. 9.º de las Ordenanzas de matrícula de mar.

circunstancias, la exclusiva en el comercio de cabotaje y la bonificación en el adeudo de derechos; pero debían ser precisamente españoles el propietario, capitán, piloto, contramaestre y dos terceras partes de la tripulación (1). La cuestión de las consecuencias del apresamiento y de los derechos que se adquieren con el abanderamiento, así como de las indemnizaciones, es un punto de derecho internacional que no es de este lugar. No podemos empero pasar por alto un precedente que sentó el Consejo Real en una de sus Resoluciones (2). Dicho alto Cuerpo ha sentado el principio de que el abanderamiento de un buque no lleva consigo de parte del Estado la indemnización de perjuicios por efecto del apresamiento de un buque declarado *buena presa*; pero ha dicho á la vez, dejando en su fuerza la Real orden de 10 de Abril de 1856, que puede gestionar el dueño de aquél lo que le convenga ante el Gobierno extranjero cuyos buques hicieron el apresamiento y cuyos Tribunales declararon ser buena presa, en la seguridad de que el Gobierno español apoyaría con eficacia sus reclamaciones (3).

(1) En el pliego de condiciones para contratar el servicio de conducción de la correspondencia entre la Península y las islas de Cuba y Puerto Rico, se lee una que dice: «Los buques estarán matriculados y abanderados en España, ya sea en la Península, ya en las provincias de Ultramar, previas las condiciones de dominio y todas las formas y solemnidades que exijan las leyes, que serán, mientras no se deroguen, los arts. 583 y sigs. del tit. 1.º, libro 3.º del Código de Comercio, la Ordenanza de las matriculas de mar y la ley de 1.º de Noviembre de 1837; *Gaceta de Madrid* de 22 de Enero de 1838.

(2) Real decreto-sentencia de 24 de Junio de 1857; *Colección Legislativa*, tomo LXXIII, pág. 43.

(3) Es el caso á que se refiere el Real decreto-sentencia de 24 de Junio de 1857, en que un español adquirió un buque ruso, lo matriculó y abanderó en España y fué apresado por buques franceses fuera del límite de las aguas jurisdiccionales, y declarado buena presa en razón á que se había efectuado la venta por el capitán del buque ruso al súbdito español después de rotas las hostilidades entre Francia y Rusia, el dueño del buque reclamó indemnización, intentando la vía contenciosa, siendo así que se le había avisado de que no podía adquirir dicho buque. El hecho de apresar la fuerza naval de una nación á un buque que lleva bandera de otra nación amiga, es una cuestión meramente internacional. El Gobierno español, previo el oportuno expediente, con entero conocimiento de causa y teniendo en cuenta las reclamaciones y notas del representante de la nación francesa, á la cual pertenecían los buques apresadores, autorizó la matrícula y abanderamiento del buque en cuestión, y después de esta autorización y de comunicada oficialmente al Gobierno francés, mediaron nuevas reclamaciones de parte del mismo, y no obstante éstas, el Gobierno español sostuvo honrosamente su