

En 22 de Noviembre de 1868 se dictó el decreto del Gobierno provisional, que permitió la introducción en los dominios españoles de buques de todas clases, tanto de madera como de casco de hierro, mediante el abono de ciertos derechos (1) por toneladas de un metro cúbico, que serán las que midan en su totalidad los buques, sin deducción de ningún espacio ni departamento debajo de cubierta (2); pero quedando comprendidos en los derechos señalados á cada tonelada los correspondientes á todos los instrumentos, maquinaria, útiles y enseres. También autorizaba dicho Real decreto á que todo buque español pudiera carenarse y recorrerse libremente en cualquier punto extranjero (3). Los dueños de los buques españoles podían libremente venderlos ó hipotecarlos á nacionales ó extranjeros, á cuyo fin se derogó el art. 529 del Código de Comercio (4). Desde luego los buques podían tripularse con el número de hombres que su armador y capitán creyeren conveniente, con arreglo al art. 24, tít. 10 de las Ordenanzas vigentes de matriculas y á los 1.º y 4.º del Real decreto de 27 de Noviembre de 1867 (5). Los materiales de todas clases que se importen del extranjero para la construcción, carena ó reparación de buques de hierro ó madera, cualquiera que fuese la cabida de éstos, los efectos elaborados necesarios para su arma-

derecho, no contradiciendo su indicada autorización. El buque de que se trata, aunque de nacionalidad española, salió de un puerto español con destino á otro, y vigilado muy de cerca por dos buques de guerra franceses, le apresaron á pocas millas del puerto de salida, sin consideración ni respetos al pabellón español, y por fin los Tribunales franceses declararon la buena presa. De todo ello se deduce que la resolución del Gobierno español fué incompleta, pues según los principios de derecho internacional, los bienes de los mismos particulares, en totalidad, deben mirarse como bienes de la nación con respecto á los demás Estados, y por lo tanto, el Gobierno español debía de haber hecho suyas las reclamaciones del buque apresado, y cuantas reclamaciones parecidas á la del caso indicado se presentaren, hasta obtener su devolución, ó su valor, cuando menos, mostrando toda la energía necesaria para que se le diese la satisfacción debida, que no puede negar nunca una nación á otra, pues en la guerra que dió lugar al apresamiento fué su amiga y ha seguido siéndolo en la paz.

- (1) Art. 1.º del decreto de 22 de Noviembre de 1868.
- (2) Art. 2.º de id.
- (3) Art. 3.º de id.
- (4) Art. 4.º de id.
- (5) Art. 5.º de id.

mento y los materiales que se introdujeran para la construcción y reparación de las máquinas y calderas de vapor marinas, cualquiera que fuese el sistema y fuerza de dichos aparatos, debían pagar los derechos señalados en el Arancel de Aduanas; pero debían devolverse á los constructores y fabricantes, á petición suya, cuando acreditaran la introducción é inversión de dichos materiales y efectos en las referidas construcciones ó reparaciones de buques, máquinas ó calderas (1). Para la devolución de los derechos debía apreciarse el peso ó volumen de los materiales ó efectos, según estuvieren anotados en el Arancel de Aduanas por el peso ó volumen que arrojará la obra hecha ó rematada, de modo que la parte de derechos correspondiente á las mermas ó derechos que resultaren de la construcción ó de la transformación de aquéllos al aplicarse á las obras indicadas, quedaba á beneficio de la Hacienda (2). Análogas disposiciones se dictaron con respecto al Archipiélago filipino por Real decreto de 29 de Diciembre de 1868 (3), y á las islas de Cuba y Puerto Rico por otro decreto de 3 de Diciembre de 1869.

Más tarde se dictaron reglas para el despacho y abandramiento de buques naufragos, por orden de la Regencia del Reino de 23 de Agosto de 1870 (4), á saber: 1.ª, los dueños de buques naufragos que quisieran exportar los despojos de dichos buques, podían hacerlo con la debida cuenta y razón, entendiéndose por tales despojos, no solamente el casco y arboladura, sino también los objetos de pertrecho y armamento, como son las velas, jarcias, cadenas, etc.; 2.ª, si en vez de exportarlos quería venderlos, se entendería para la práctica de las diligencias necesarias con el Cónsul de su nación; pero éste debía dar parté al Administrador de la Aduana: 1.º, cuando fuese á hacerse la tasación del buque, á fin de que dicho Administrador nombrara un empleado que asistiere á la citada tasación, firmando con los peritos que la hicieren si la encontraban conforme ó consignando su opinión, y dando cuenta á su jefe en

- (1) Art. 13 del decreto de 22 de Noviembre de 1868.
- (2) Art. 14 de id.
- (3) Colección legislativa, tomo 100, pág. 1072.
- (4) Gaceta de Madrid de 1.º de Septiembre de 1870.

caso contrario: 2.º, cuando, terminadas las diligencias, se fuese á proceder á la venta, á fin de que pudiese asistir el mismo Administrador ó persona que le representara. El Cónsul debía además pasar al Administrador copia certificada del acta ó documento en donde constase el precio en que se hubiese vendido el buque ó sus despojos, y que había de servir de base para la exacción de los derechos de Arancel que debía satisfacer el adquirente: 3.ª, si se quería rehabilitar el buque para la navegación, el dueño ó el adquirente debía dar conocimiento de oficio al Administrador de la Aduana: 4.ª, este funcionario debía designar un maestro carpintero de ribera que, en unión con otro designado por la Autoridad de Marina del puerto, procediesen á tasar el buque en lo que realmente valiere en astillero ó varadero para su recomposición, arqueándole por la fórmula legal. Si el interesado se conformase con la tasación, debía firmar el acta de ella con el Administrador, el Contador y los peritos. Si no se conformase, debía declararlo así y procederse á nueva tasación por los mismos peritos asociados de un tercero, que debía nombrar la Junta de agricultura, industria y comercio, si la había en la población, y el Alcalde si no la había. La tasación que así se practicase debía ser obligatoria para la Administración y para el interesado: 5.ª, la reparación ó rehabilitación del buque debía hacerse sin intervención alguna de la Administración: 6.ª, cuando el buque estaba listo para navegar, debía participar al Administrador, manifestando si quería reexportar el buque ó si quería abanderarle. En el primer supuesto, el Administrador debía instruir expediente para la devolución de los derechos que hubiera pagado; y en el segundo supuesto, el mismo funcionario debía ordenar que se practicase una segunda tasación y un nuevo arqueo en la forma establecida en la regla 4.ª: 7.ª, conocido por este medio el valor del buque rehabilitado, debían determinarse los derechos que había de pagar para abanderarse por medio de la siguiente proporción: el valor del buque rehabilitado es á los derechos de Arancel que le corresponden, según su tonelaje, como el valor que tenía antes de rehabilitarse es al cuarto término que expresará los derechos que deben exigirse; sin embargo, si la diferencia entre este término y los derechos ínte-

gros de Arancel no llega al 10 por 100, debían cobrarse íntegros los derechos; y si pasaba del 75 por 100, debía cobrarse el 25 por 100 de los derechos íntegros: 8.ª, los derechos correspondientes á los materiales extranjeros que se introdujeren para la recomposición de los buques náufragos eran devueltos después del abanderamiento, según dispone el decreto de 22 de Noviembre de 1868; pero con la condición de que en las declaraciones se han de expresar los siguientes requisitos: nombre, clase y nación del buque náufrago; indicación de que los materiales se importan para su recomposición y el puerto en que ésta se verifique, entendiéndose que sin estas formalidades no podría disfrutarse del beneficio concedido; y 9.ª, se entendían aplicables dichas reglas á los buques que en Agosto de 1870 se estuvieren rehabilitando, previas las justificaciones que se consideren precisas en cada caso (1).

81.—Por Real orden de 27 de Abril de 1871, teniendo en cuenta lo propuesto por el Ministerio de Estado, y habida consideración á que el decreto de 22 de Noviembre de 1868 aplicado á la Península é islas adyacentes, y los de 29 de Diciembre del mismo año y 3 de Diciembre de 1869, estableciendo análoga legislación para las provincias de Ultramar, tienden de igual manera á favorecer el desarrollo de la marina mercante por medio de la adquisición de buques, sean ó no procedentes del extranjero, se acordó que todos los buques que se adquirieran en otros países y que hicieren su primer viaje á la isla de Cuba ó á las de Puerto Rico y Filipinas con bandera provisional, debían satisfacer los derechos de las mercancías que condujeran como si fuesen éstas en bandera española, pero á condición de que llevaren sus pasavantes y demás documentos expedidos en debida forma con intervención de los respectivos Cónsules, debiendo además llenar inmediatamente las formalidades de matrícula y abanderamiento definitivo (2). Con posterioridad se han dictado varias disposiciones, que más bien pueden considerarse como administrativas, como la Real

(1) *Gaceta de Madrid* de 1.º de Septiembre de 1870.

(2) Real orden de 27 de Abril de 1871; *Colección legislativa*, tomo 106, página 758.

orden de 2 de Abril de 1878 que dispone que los buques suecos, austriacos, ingleses, italianos, noruegos y franceses que hubiesen de abanderarse en España y hubiesen sido arqueados ya en su nación con arreglo al sistema *Moorson*, no necesitaban arquearse en los puertos de la Península, debiendo exigirse los derechos de Arancel por el número de toneladas inglesas que se midieren según los documentos de á bordo (1). Por otra Real orden de 27 de Enero de 1879, se establece que tomando la Hacienda por base para el pago de derechos en la importación de buques, no la tonelada oficial de arqueo, sino la impropia-mente llamada *tonelada métrica* ó sea el metro cúbico, era natural que resultaren grandísimas diferencias entre lo que correspondía satisfacer por un buque antes y lo que se exigió después cuando empezó á regir el nuevo sistema de arqueos, y esto no sólo por la mayor exactitud que en el sistema de medidas usado posteriormente había y las diferencias que respecto á descuentos existían igualmente, sino también por la distinta unidad de capacidad adoptada en cada uno de los dos sistemas, el antiguo y el moderno. Así mientras para reducir las toneladas antiguas á metros cúbicos se multiplicaban aquéllas por 1,52, que corresponden á 70,19 piés cúbicos, denominados de la antigua fórmula, para verificar más tarde análoga reducción se multiplicaban las nuevas toneladas por 2,83 metros cúbicos que contiene una. Las diferencias que de aquí resultaban para los adeudos eran evidentes, pues habría buque que arqueado por el método antiguo se registraba con 350 toneladas, y que al establecerse el sistema vigente, y arqueado de nuevo con arreglo al mismo, dió 351,80 toneladas de tonelaje neto, y reducido el antiguo á metros cúbicos, dió 526 ( $350 \times 1,52$ ), y el moderno 995 ( $351,80 \times 2,83$ ); de modo que el mismo buque con el mismo tonelaje oficial antes y después arrojaba, sin embargo, en un caso cerca de un 90 por 100 más de volumen que en otro, y esto consistía que al establecer la Hacienda para el pago de derechos el metro cúbico ó kilolitro en sustitución de la tonelada (70,19 piés cúbicos de Burgos),

(1) Real orden de 2 de Abril de 1878; *Gaceta de Madrid* de 8 de Abril y otra de 1.º de Marzo del mismo año.

no se tuvo en cuenta lo que este divisor significaba en la fórmula de arqueo, para hacer la reducción conveniente en el tipo de los derechos. Además, el antiguo método de arqueo estaba muy lejos de dar la verdadera capacidad del buque en metros cúbicos, mientras el sistema vigente en 1879 la determinaba con toda exactitud, y por tanto, al aplicarse las tarifas que para condiciones tan distintas se fijaron, resultaron derechos muy considerables respecto á los que antes se satisfacían, y esto es por lo que se resolvió se modificara el tipo de los derechos de modo que se pagara por un buque de capacidad determinada, no excediendo á lo que por el mismo se hubiera pagado antes (1). Más tarde se dispuso que todos los buques extranjeros que se abanderaren, sin excepción alguna, debían arquearse con arreglo á las disposiciones del Reglamento de arqueos de 2 de Diciembre de 1874, quedando en su consecuencia sin valor ni efecto el párrafo 4.º de la nota 32 del Arancel de Aduanas y la Real orden de 1.º de Marzo de 1878, y que cuando no se trate del abanderamiento de buques extranjeros ó del pago de derechos por nacionalización de los mismos, y haya, sin embargo, necesidad de conocer la cabida de las embarcaciones, se haga también el arqueo con sujeción al mismo Reglamento, y como previene su art. 26, excepto si se trata de buques suecos, austro-húngaros, ingleses, italianos, noruegos, franceses, alemanes y de los Estados Unidos de América que hubieren sido ya arqueados en su nación con arreglo al sistema *Moorson*, y á los que se reconociera el tonelaje inscrito en el certificado oficial de arqueo de su respectivo país (2).

82.—Con arreglo al art. 591 del antiguo Código, el comercio

(1) Real orden de 27 de Enero de 1879; *Gaceta de Madrid* de 7 de Septiembre del mismo año.

(2) Real orden de 25 de Junio de 1880; *Gaceta de Madrid* de 14 de Julio de 1880. Acerca de la exención de derechos de introducción, abanderamiento y matrícula de buques adquiridos en el extranjero que se destinan al servicio de correos á Filipinas, véase la sentencia dictada por el Tribunal de lo Contencioso-administrativo de 6 de Julio de 1889, *Gaceta de Madrid* de 12 de Septiembre de 1890. Acerca de los derechos que por Arancel devengan los Consules en los expedientes de abanderamiento, dimisión de bandera, cambio de nombre ó forma de un buque, etc., véase Real decreto de 14 de Julio de 1890 reformando los aranceles consulares. *Gaceta de Madrid* de 5 de Agosto.

de un puerto español á otro puerto del mismo reino debía hacerse exclusivamente en buques de la matrícula española, salvas las excepciones hechas ó que se hicieren en los tratados de comercio con las potencias extranjeras. Este comercio suele denominarse de cabotaje (1).

Las naves podían enajenarse libremente por sus propietarios cuando les acomodare, no siendo á extranjeros que no estuvieren naturalizados (2). Esta disposición aparece derogada en su última parte por el decreto del Gobierno Provisional de 22 de Noviembre de 1868, como hemos visto anteriormente (3).

Los Capitanes ó Maestros de las naves no estaban autorizados, por razón de sus oficios, á venderlas, y para hacerlo válidamente, se les había de haber conferido al efecto poder especial y suficiente por el propietario; mas si estando la nave en viaje se inutilizare para la navegación, debía acudir su Capitán ó Maestre ante el Tribunal de Comercio, ó caso de no haberlo, ante el Juez ordinario del puerto donde hiciere su primera arribada, y el Tribunal, constandingo en forma suficiente el daño de la nave y que no podía ser rehabilitada para continuar su viaje, debía decretar la venta en pública subasta y con

(1) Acerca del comercio de cabotaje, véanse Reales órdenes de 6 de Noviembre de 1817, 3 de Junio de 1826, 24 de Febrero y 21 de Octubre de 1827, Orden de la Regencia del Reino de 12 de Agosto de 1842, Real decreto de 7 de Mayo de 1856, Ordenanzas de Aduanas de 10 de Septiembre de 1857, artículos 252 á 451; Ordenanzas de Aduanas de 15 de Julio de 1870, artículos 154 y siguientes, y Ordenanzas de Aduanas aprobadas por Real decreto de 19 de Noviembre de 1884, artículos 185 y siguientes, Apéndice núm. 18 de dichas Ordenanzas y Real orden de 12 de Septiembre de 1887.

Por lo que respecta al cabotaje de la isla de Cuba, véanse las Reales órdenes de 19 de Mayo de 1832, 6 de Diciembre de 1830, Aranceles Aduanales de Puerto Rico, reimpresos en 1840, art. 38.

(2) Art. 592 del antiguo Código de Comercio.

(3) La disposición del art. 592 del antiguo Código de Comercio se conformaba con las Ordenanzas de las matrículas de mar. Más adelante se exigió del dueño de la nave una fianza para asegurar el cumplimiento de la prohibición, no contentándose con que se guardara en los puertos de España, sino haciéndola extensiva á los puertos extranjeros bajo la pena del valor total del buque. Una Real orden de 29 de Septiembre de 1824 derogó esta prohibición, dejando á los dueños en libertad de enajenar las naves, hasta que el Código de Comercio vino á restablecer la prohibición antigua, cuyo art. 592 ha quedado derogado por el 4.º del decreto-ley de 22 de Noviembre de 1868.

todas las solemnidades establecidas en el art. 608 del antiguo Código de Comercio (1). Abolidos los Tribunales de Comercio, la instancia debía dirigirse á los Tribunales ordinarios (2). En la venta de la nave se entendían siempre comprendidos, aunque no se expresare, todos los aparejos pertenecientes á ella que se hallaren á la sazón bajo el dominio del vendedor, á menos que no hubiere pacto expreso en contrario (3). Bajo la denominación de aparejos se comprende todo lo necesario para la navegación, como lanchas, cables, botes, palos, mástiles, velamen y maquinaria. La Serna y Reus (4) opinan que no se considera comprendido el armamento del buque ni las municiones de guerra ni los víveres; pero en la práctica he visto constantemente entregar el armamento del buque y los víveres y municiones, á no mediar pacto en contrario, por cuyo motivo difiere de la opinión de dichos comentaristas.

Si se enajenare una nave que se hallare á la sazón en viaje, corresponderán al comprador íntegramente los fletes que devengue en el mismo viaje desde que recibió su último cargamento (5); pero si al tiempo de hacerse la enajenación hubiere llegado la nave al puerto de su destino, pertenecerán los fletes al vendedor, sin perjuicio de que, tanto en uno como en otro caso, puedan los interesados hacer sobre la materia las convenciones que tengan á bien (6). Cuando las naves sean ejecutadas y vendidas judicialmente para pago de acreedores, tendrán privilegio de prelación las obligaciones siguientes, por el orden con que se designan:

1.ª Los créditos de la Real Hacienda, si hubiere alguno contra la nave.

2.ª Las costas judiciales del procedimiento de ejecución y venta de la nave.

(1) Art. 593 del antiguo Código de Comercio.

(2) Artículos 16, 17 y 18 del decreto de 6 de Diciembre de 1868.

(3) Art. 594 del antiguo Código de Comercio.

(4) *Comentarios al antiguo Código de Comercio*, edic. de 1878, pág. 247, nota 2.ª

(5) Suelen considerarse en este caso los fletes como frutos civiles pendientes y por lo tanto una parte del mismo buque, al que ceden como accesorios (La Serna y Reus, *Comentarios al antiguo Código de Comercio*, edic. de 1878, pág. 247).

(6) Art. 595 del antiguo Código de Comercio.