

## CAPÍTULO VII

De los sobrecargos, según el antiguo y el vigente Código de Comercio.

103.—Los sobrecargos ejercían sobre la nave y el cargamento la parte de administración económica, que se les confiaba expresa y determinadamente por sus comitentes, sin entrometerse en las atribuciones que eran privativas de los Capitanes para la dirección facultativa y mando de las naves (1). La facultades y responsabilidad del Capitán cesaban con la presencia del sobrecargo en cuanto á la parte de administración legítimamente conferida á éste, subsistiendo para todas las gestiones que eran inseparables de su autoridad y empleo (2). El sobrecargo debía llevar cuenta y razón de todas sus operaciones en un libro foliado y rubricado en la forma que prevenía el art. 646 del antiguo Código de Comercio (3). Las disposiciones acerca de la capacidad, modo de contratar y responsabilidad de los factores, se entendían del mismo modo con los sobrecargos (4). Se prohibió á los sobrecargos hacer negocio alguno por cuenta propia durante su viaje fuera de la pacotilla, que por pacto expreso con sus comitentes ó por costumbres del puerto donde se despache la nave les fuere permitido (5). En retorno de la pacotilla no podía invertir sin autorización especial de los mismos comitentes más cantidad que el producto que ésta hubiese dado (6).

- (1) Art. 723 del antiguo Código de Comercio.
- (2) Art. 724 de id.
- (3) Art. 725 de id.
- (4) Art. 726 y sección 3.<sup>a</sup>, tit. 2.<sup>o</sup>, libro 1.<sup>o</sup> de id.
- (5) Arts. 727 y 180 de id.
- (6) Art. 728 de id.

104.—Según el vigente Código de Comercio, los sobrecargos deben desempeñar á bordo las funciones administrativas que les hubieren conferido el naviero ó los cargadores, llevando la cuenta y razón de sus operaciones en un libro, que tendrá las mismas circunstancias y requisitos exigidos al de contabilidad del Capitán, y respetarán á éste en sus atribuciones como jefe de la embarcación. Las facultades y responsabilidad del Capitán cesan con la presencia del sobrecargo, en cuanto á la parte de administración legítimamente conferida á éste, subsistiendo para todas las gestiones que son inseparables de su autoridad y empleo (1). Serán aplicables á los sobrecargos todas las disposiciones contenidas en la sección 2.<sup>a</sup>, del título 3.<sup>o</sup>, libro 2.<sup>o</sup>, sobre capacidad, modo de contratar y responsabilidad de los factores (2). Los sobrecargos no podían hacer, sin autorización ó pacto expreso, negocio alguno por cuenta propia durante su viaje, fuera del de la pacotilla que, por costumbre del puerto donde se hubiere despachado el buque, les sea permitido. Tampoco podrán invertir en el viaje de retorno más que el producto de la pacotilla, á no mediar autorización expresa de los comitentes (3).

- (1) Art. 649 del vigente Código de Comercio.
- (2) Art. 650 de id.
- (3) Art. 651 de id.

## CAPÍTULO VIII

Disposiciones comunes á las personas que intervienen en el comercio marítimo.

105.—Todas las personas que intervienen en el comercio marítimo vienen obligadas á la observancia de las disposiciones administrativas, como son las de sanidad, policía de puertos, pago de impuestos por aduana, consumos, derechos de descarga, etc., etc., de todo lo cual no nos ocupamos, porque corresponde á un tratado de Derecho administrativo. No podemos, empero, pasar por alto las disposiciones contenidas en las Ordenanzas generales de la Renta de Aduanas en lo que se relacionan con el comercio marítimo, ni prescindir de una ligerísima indicación acerca de la importante cuestión de los arqueos de embarcaciones mercantiles.

Uno de los puntos más difíciles y menos conocidos es el relativo al *arqueo de las embarcaciones*, materia que requiere conocimientos especiales y facultativos y que interesa en alto grado á la navegación en general y al comercio.

No es de este lugar hacer un examen detenido de las diferentes disposiciones que se han dictado sobre el particular, y sería materia que, por lo extensa, excedería de las condiciones que requiere esta obra, reseñar el contenido de las leyes y resoluciones varias que deben tenerse presentes en la materia. Nos limitaremos á indicar las fuentes de conocimiento.

Desde antes del descubrimiento de América se empleó en España como unidad de arqueo el *tonel macho*, espacio equivalente á un metro cúbico aproximadamente, ocupado por dos pipas de  $27\frac{1}{2}$  arrobas (316,25 kilogs.) cada una. Las Ordenanzas generales de 21 de Diciembre de 1607 y Real cédula de 19 de

Octubre de 1613 establecieron reglas para arquear las naves mercantes, reglas que se han cumplido mejor ó peor, hasta que se concretaron en la Real orden de 18 de Diciembre de 1844. Antes se había dictado la Real orden de 31 de Mayo de 1829, en que se previene que para los efectos de los derechos debe aceptarse la capacidad del buque y exigirse los derechos por lo que resulte del rol; y las de 22 de Marzo y 22 de Noviembre de 1830 en que se mandó regirse, así para el cobro de derechos, como para el pago de fletes, tanto con respecto á la Real Hacienda como á los particulares, por el método formulado por D. Francisco Císcar, detallado en un largo y minucioso reglamento que se publicó con la última de dichas Reales órdenes; pero habiéndose quejado el Intendente de Sevilla, suponiendo cometían fraude los buques de cabotaje ocultando el verdadero número de toneladas que medían, se dictó la Real orden de 18 de Diciembre de 1844, en que se mandó rectificar todos los arqueos de los buques de comercio, dictando, al propio tiempo, otras medidas conducentes á evitar los fraudes que por ignorancia ó mala fe pudieran cometerse por los facultativos destinados á los reconocimientos y arqueos de los referidos buques; y en efecto, por otra Real orden de la misma fecha, dictada previo luminoso informe de la Junta del Almirantazgo, y en vista de las dificultades que en la práctica ofrecía el reglamento de arqueos formado por el General Císcar en 1830, se aprobó el nuevo método propuesto por la Junta del Almirantazgo, que se mandó circular en la Armada para que desde luego se rectificaran con arreglo á el los arqueos de todos los buques que se hallaran en los puertos de la Península ó de Ultramar, y que con respecto á los que se encontraran en viaje, se verificare la misma operación en el primero en que arribaren, cuidando los Jefes de Marina, bajo su más estrecha responsabilidad, de que en los que se hicieren, y en lo sucesivo, se expresaren siempre las dimensiones que se tomaren para efectuarlos y que la nota del de cada buque fuese firmada por el arqueador, que había de responder en todos tiempos de los errores que por ignorancia ó mala fe pudiese haber cometido, y á fin de que no resultare el menor perjuicio á los navieros, se encargó nuevamente lo prescrito en el art. 694 de la Ordenanza de Arsenales. Junto con di-

cha Real orden se acompaña una instrucción, que contiene el método propuesto por la extinguida Junta del Almirantazgo para uniformar y facilitar el arqueo de los buques de comercio, y aprobado por la citada Real orden de 18 de Diciembre de 1844. Más tarde se introdujo una pequeña modificación para ciertos y determinados casos por Real orden de 8 de Marzo de 1848. Este método oficial no sufrió alteración hasta que fué sustituido por el reglamento internacional de Constantinopla de 2 de Diciembre de 1874, que aprecia la cabida del buque por medio de unidades de 2,83 metros cúbicos, denominadas toneladas internacionales inglesas ó Moorson. Estos son los dos únicos métodos legales para conocer la cabida ó capacidad de un buque desde 1607 hasta la fecha en España, y el único ramo competente para entender en sus operaciones ha sido la Marina militar por medio de la corporación de Ingenieros navales.

Por lo mismo que, en el fondo, la cuestión del arqueo de embarcaciones es puramente facultativa, no es extraño que así el Intendente de Sevilla fuese inducido á error por el Contador de Aduanas de aquella localidad (1), y que los Centros directivos hayan padecido lamentables errores en perjuicio de los navieros y del comercio en general, como ha demostrado en otras ocasiones (2) el autor de este libro. No sólo se han equivocado

(1) Véase la Real orden de 18 de Diciembre de 1844, que se hallará en Bardi; *Diccionario del Derecho marítimo de España*, pág. 74.

(2) Véanse mis artículos *La Dirección general de Aduanas y Los arqueos*, por P. Estasén, publicados en el *Consulado Español*, revista consular y mercantil, número de 1.º de Agosto de 1878. En dicho artículo decía lo siguiente:

«La Dirección general de Aduanas, al inspirar la ley de 17 de Julio de 1849, usurpó indebidamente las atribuciones de la Marina militar, desconociendo la tonelada oficial y mandando que se permitiera el abanderamiento de navés de madera mayores de 400 toneladas de 20 quintales castellanos una y los de hierro de cualquier cabida, mediante el pago de 127 rs. vn. por cada tonelada los primeros y 53 los segundos.

»Primer error de la oficina general, fundamento de todos los demás, y que por haber quedado sin correctivo, ha dado nacimiento á todos los posteriores. Y decimos error, porque despues del 17 de Julio de 1849 la Marina continuó arqueando los buques por el método de 1844, que se traducía en toneladas españolas de 70,19 pies cúbicos, y la Dirección de Aduanas las seguía aceptando como de 20 quintales castellanos, á pesar de que en un cubo de 70,19 pies de lado caben 34 quintales 17 libras de agua de mar. Y como aprobé todos los arqueos posteriores á 1849, prueba patente de que ignoraba lo que

los Centros directivos, si que los mismos Ingenieros en trabajos especiales han descendido á confusiones lamentables (1).

era una tonelada española de arqueo y una tonelada de 20 quintales castellanos de peso.

»Conste, pues, que fué hija del error la tonelada de 20 quintales castellanos ordenada por la Dirección general de Aduanas; luego, según el principio de derecho «lo que es vicioso desde su origen no puede legalizarse en tiempo alguno», todas las consecuencias de este error absurdo, son absurdas y erróneas de necesidad, sin que puedan legalizarse en tiempo ni por motivo alguno.

»Establecióse en España el sistema métrico decimal, y he aquí á la Dirección general de Aduanas que admite é impone como tonelada oficial (en Aduanas, Arancel de 1862) la unidad de peso de 1.000 kilogs. para el pago de derechos de abanderamiento de las naves extranjeras; y partiendo del error demostrado, dice: una tonelada española de 20 quintales castellanos, igual á 920 kilogs., pagaba 127 rs.; luego una de 1.000 kilogs. pagará 138 rs., tratándose de buques de madera: una tonelada española de 20 quintales, igual á 920 kilogramos, pagaba 53 rs.; luego una de 1.000 kilogs pagará 57,60, rs. tratándose de buque de hierro.

»Segundo error: Como no se fijaron reglas para hallar la equivalencia de las toneladas de 1.000 kilogs. y la Marina continuaba arqueando por toneladas españolas de 70,19, que la Aduana admitía como de á 20 quintales castellanos, se estuvo irrogando á los navieros un perjuicio de 8 por 100 sobre los derechos, hasta que publicados los Aranceles aprobados en 25 de Septiembre de 1865, se corrigió esta omisión por la Dirección general de Aduanas, previniendo que las 400 toneladas pretendidas de 20 quintales equivalían á 368 toneladas de 1.000 kilogs. (pero no se mandaron devolver las diferencias).

»Tercer error y de mucha importancia: Según queda probado, los derechos de 127 rs. y de 53 rs., respectivamente, se pagaban por cada tonelada española de arqueo de 70,19 pies cúbicos de Burgos y no por cada tonelada de 20 quintales, como erróneamente la llamó la Dirección; luego son erróneas las proporciones que hizo ésta, convirtiendo los derechos en 138 y 57,60 rs. respectivamente. Las verdaderas proporciones, que no podían ser otras, son las siguientes: una tonelada española de arqueo igual á 34 quintales castellanos, equivalentes á unos 1.500 kilogs., pagaba 127 rs.; luego una tonelada de 1.000 kilogs., pagará 84,66 rs. si era buque de madera de más de 400 toneladas; y una tonelada española de arqueo, igual á 1.500 kilogs., pagaba 53 rs.; luego una de 1.000 kilogs. pagará 35,33 reales si el buque era de hierro.

»El primer error engendró dos más, y este último de transcendencia suma.

(1) Véase *Memoria sobre el arqueo de los barcos*, por el Ingeniero D. Enrique Heriz, Barcelona; imprenta de Narciso Ramirez, 1878. En este trabajo se confunde el tonelaje con el porte. El *tonelaje de arqueo* es la capacidad expresada en unidades convencionales, pero que nada tiene que ver con el porte. El *porte* puede definirse en el peso que puede conducir el buque quedando apto para navegar en buenas condiciones marineras, es decir, con la debida seguridad para que no peligren vidas ni mercancías, por el mero hecho de la resistencia del buque á sumergirse. Esta confusión ha dado lugar á disposiciones é informes desacertados de la Dirección general de Aduanas.

La cuestión del arqueo de las embarcaciones mercantes tiene constantemente cuatro aspectos: el *facultativo* ó *nautico*, el *mercantil* ó *naviero*, el *rentístico*, ya que los buques pagan á la Hacienda según su tonelaje, y, por último, el *jurídico* (mercantil y administrativo). Ahora bien: es muy difícil ó, mejor dicho, raro, que una persona reúna á la vez conocimientos nauticos, rentísticos, mercantiles y jurídicos. Y es por esto que no faltan Ingenieros navales, muy peritos para arquear un buque, que abogan porque los derechos que pesan sobre un barco no se perciban sobre la capacidad disponible para carga y pasajeros, sino sobre la capacidad total, esto es, no proporcionales al tonelaje neto, sino al tonelaje total, lo cual es desconocer la naturaleza y la misión del buque, esto es, el transporte (1), y hasta en las *Colecciones legislativas* y *Diccionarios jurídicos* más usuales se nota la ausencia del artículo *arqueo de buques*, siendo

»El decreto de 22 de Noviembre de 1868 permitió la introducción de toda clase de buques mediante el pago de los siguientes derechos:

De madera hasta 100 ts.	de 1 m. <sup>o</sup> c. <sup>o</sup>	130 rs.	por t. <sup>a</sup> m. <sup>a</sup>
» de 101 á 300 »	—	100 rs.	» »
» de más de 300 »	y todos los de hierro	50 rs.	» »

»Otra nueva tonelada, sin causa reconocida y sin alterar la tonelada oficial de arqueo de 70,19 pies de Burgos, que á haberse hecho la proporción debida é indicada en último lugar, hubieran reducido los derechos á 80, 60 y 30 rs. respectivamente, en vez de los 130, 100 y 50 que por este error se fijaron.

»Consta, pues, que la Dirección general de Aduanas confundió la tonelada española de arqueo oficial, con otra que denominó de 20 quintales castellanos, y que, sin embargo, reconoció ser la misma española de arqueo oficial.

»Que sin conocimiento de causa, la convirtió mal en tonelada de peso de 1.000 kilogs.

»Que por ignorancia aumentó los derechos de la tonelada de 1.000 kilogramos, en lugar de rebajarlos hasta dejarlos equivalentes á los anteriores.

»Que por ignorancia perjudicó á los introductores de buques en 8 por 100 además de lo antes citado.

»Que reconoció este error, pero no mandó indemnizar á los perjudicados.

»Y que por igual motivo cambió las toneladas de 1.000 kilogs. en toneladas de un kilolitro, sin causa justificada.

(1) Se ha llegado á sostener, en este sentido completamente erróneo, que «el espacio ocupado por la máquina y combustible no deberá descontarse de la capacidad total, pues los vapores, si bien tienen menos capacidad disponible para carga, emplean en cambio menos tiempo en sus viajes, y por consiguiente cobran mayores fletes» (Heriz, *Memoria sobre el arqueo de los barcos*), lo cual es lo mismo que cobrar al buque de vela derechos por las velas, jarcia y arboladura.

asi que es materia importantísima en el orden jurídico (1), y que bajo este aspecto puede ser asunto para un volumen abultado.

106.—Después de lo que tengo manifestado en los capítulos anteriores acerca de las disposiciones que rigen en materia de arqueo de buques, no me queda gran cosa que añadir (2). Repito no está dentro de los límites reducidos de una obra como la presente entrar en el examen de todas las disposiciones, ya nacionales, ya extranjeras, ya internacionales, pero aplicables á nuestros buques mercantes, relativas á los arqueos. Los navieros y los Capitanes deben conocer las disposiciones vigentes en España sobre esta materia, y por lo tanto, no deben ignorar tanto lo que emana de nuestros Gobiernos como de los extranjeros, así como de los actos de Autoridades extranjeras, referentes á arqueos que son de observancia en nuestro país (3). Por último,

(1) En la conocida obra de Alcubilla (*Diccionario de la Administración Española*, por D. Marcelo Martínez de Alcubilla, 3.<sup>a</sup> edición, tomo 1), que tengo á la vista, (pág. 674), hay la palabra *arqueo*, pero se refiere al reconocimiento de caudales que existen en arcas públicas, para comprobar su conformidad con los libros de intervención y contabilidad. No dice una palabra del *arqueo de buques*. En cambio se nota en el *Diccionario jurídico administrativo* de Don Carlos Massa Sanguinetti, tomo 1, pág. 546, artículo *arqueo*, que se insertan bajo este epigrafe las disposiciones relativas al *reconocimiento de los caudales existentes en las arcas públicas* y mezcladas con las disposiciones que se refieren á este reconocimiento aparecen la Real orden de 1.<sup>o</sup> de Abril de 1846 facultando á los Administradores de Aduanas para disponer el arqueo de buques sospechosos de haber disminuido el número de toneladas, y la de 4 de Marzo de 1848, aprobando en la isla de Cuba el abono de 29 reales fuertes por cada arqueo de buque mercante á favor de los operarios facultativos que no gozan sueldo del Estado; lo cual indica bien claramente que el compilador de las disposiciones mencionadas no sabía lo que traía entre manos, y al encontrarse con preceptos relativos á arqueos de buques, no sabiendo donde insertarlas, le pareció menos mal continuarlas junto con las disposiciones que regulan el reconocimiento de caudales en las arcas públicas.

(2) En lenguaje oficial, arqueo es la acción de medir la capacidad de una embarcación. En los buques mercantes suele efectuarse por la resolución de la siguiente fórmula:  $\frac{4}{70,19} (E + 3 C) \times M \times P$  en que representa E, la eslora,

M, manga de arqueo, P, puntal, C, manga de construcción y el denominador los pies cúbicos de la tonelada de arqueo. Para el de las embarcaciones mercantes, véase el Reglamento de Diciembre de 1874, Real orden de 27 de Enero de 1879 y otra del Ministerio de Hacienda de 25 de Junio de 1880.

(3) Así, por ejemplo, por Real orden de 26 de Enero de 1890 (*Gaceta de Madrid* del día 29) se dispuso acceder á lo propuesto por el Gobierno del Im-

deben tener conocimientos especiales para poder defender sus derechos en estas materias, tan expuestas á errores, que suelen redundar siempre en perjuicio de la ya bastante abatida Marina mercante española (1); y no estarán por demás noticias exactas acerca de los países que han adoptado el tonelaje neto del sistema denominado Moorson (2), los derechos que en cada país se exigen por tonelaje y la manera de medirlo, etc., etc.

107.—Entre las disposiciones que afectan á todas las personas que intervienen en el comercio marítimo, se encuentran las que reglamentan la inspección ó reconocimiento facultativo de que han de ser objeto en épocas y circunstancias determinadas los buques de la marina mercante para el cumplimiento de los artículos 154 y 155, tratado 5.º, tit. 7.º de las Ordenanzas de la Armada de 1793 (3), así como las que regulan la capacidad para pasajeros, condiciones que han de reunir los que se destinen á este fin, botes y material de salvamento, reglas sobre alimentación, higiene, salubridad, asistencia y seguridad de pasajeros (4). Igualmente deben tener muy presentes, para no incurrir en responsabilidades, las disposiciones de las Ordenanzas generales de la Renta de Aduanas, relativas

perio alemán y ordenar, en consecuencia, que se reconozcan por nuestras Autoridades marítimas la validez en puertos españoles de los certificados especiales de arqueo expedidos por Alemania para el paso por el Canal de Suez.

(1) Naturalmente, estos conocimientos no siempre se adquieren con la lectura de los preámbulos y exposiciones de los decretos emanados de los Centros directivos, siendo necesario consultar obras especiales, tales como las siguientes: 1. *Curso metódico de arquitectura naval aplicada á la construcción de buques mercantes*, por D. Juan Monjo y Pons, declarada por S. M. como obra de texto para la Escuela de construcciones navales por Real orden de 8 de Mayo de 1858.—2. *Cartilla de construcción y manejo de los buques para instrucción de los guardias marinas*, por D. Miguel Roldán, Madrid, 1877; y la citada obra de mi amigo D. Enrique Heriz, *Memoria sobre el arqueo de los barcos*, Barcelona, 1878.

(2) Acerca de los países que han adoptado este sistema, véase la obra de A. N. Kiaer, *Las marinas mercantes*, publicada por la Oficina central de Estadística del Reino de Noruega, en Cristianía, 1881, pág. 9.

(3) Real orden de 14 de Julio de 1888 (*Gaceta de Madrid* de 27 del mismo mes y año), modificada por otra de 1.º de Abril de 1889 (*Gaceta de Madrid* de 12). A continuación publica la *Gaceta* las instrucciones á que deberán sujetarse los peritos mecánicos de los puertos ó funcionarios que les reemplacen en los reconocimientos facultativos de los buques; véase además la Real orden de 7 de Julio de 1890, *Gaceta de Madrid* de 15 del mismo mes y año.

(4) Realorden de 8 de Enero de 1890, *Gaceta de Madrid* del 12.

á la importación por mar (1), á los Capitanes y sus manifiestos (2), de los consignatarios y sus declaraciones (3), del despacho de las mercancías (4), de la importación de las provincias españolas de Ultramar (5), de la exportación por mar (6), del transbordo de mercancías (7), del comercio de cabotaje (8), de las averías (9), del abandono de las mercancías (10), de las arribadas (11), de los naufragios (12), disposiciones penales, impuestos de carga, descarga, de embarque y desembarque de viajeros y demás contenidas en dichas Ordenanzas, en sus apéndices y en disposiciones posteriores aduaneras. Todo lo cual es más propio de un tratado de Derecho administrativo (13).

(1) Ordenanzas generales de la Renta de Aduanas, aprobadas por Real decreto de 19 de Noviembre de 1884.—Art. 44 de las mismas.

(2) Arts. 45 y sigs. de id.

(3) Arts. 60 y sigs. de id.

(4) Arts. 87 y sigs. de id.

(5) Arts. 104 y sigs. de id.

(6) Arts. 139 y sigs. de id.

(7) Arts. 162 y sigs. de id.

(8) Arts. 185 y sigs. de id.

(9) Arts. 214 y sigs. de id.

(10) Arts. 221 y sigs. de id.

(11) Arts. 226 y sigs. de id.

(12) Arts. 231 y sigs. de id.

(13) Con esto cerramos el tit. 23, sin ocuparnos de los Corredores intérpretes de buques, porque de esta materia se trató en el capítulo 4.º, tit. 6.º de esta obra, tomo II, página 469.