

CAPITULO II

Importacion marítima.—Capitanes de nave y sus manifiestos.—Consignatarios y sus declaraciones.—Naufragios

Importacion marítima

No puede introducirse legalmente en España ninguna mercancía sin pasar por alguna de las aduanas al efecto autorizadas, y sin que se presente á ella para su comprobacion y el abono de los derechos de arancel á que esté sujeta; pudiendo sin ninguna restriccion los empleados encargados de percibir el impuesto, asegurarse de la exactitud de las operaciones que con arreglo á las ordenanzas de aduanas hayan de practicarse. Los que importen las mercancías han de exhibirlas en la aduana presentando abiertos los bultos de su propiedad ó que conduzcan, y todos los espacios vacíos que tengan éstos, y los vehículos que hayan de reconocerse.

Hay importacion marítima para los efectos legales desde el momento en que entra el buque conductor de las mercancías en los límites del puerto de su descarga, y no se considera terminada hasta despues de adeudados los derechos que dichas mercancías hayan de satisfacer, ó de afianzado su pago, cuando esto proceda, ó de haber salido de los almacenes ó muelles si las mercancías fuesen libres de pago.

Capitanes de nave y sus manifiestos

Los capitanes de buque procedente del extranjero deben tener redactado y prescrito, al llegar á aguas españolas, un manifiesto en el que debe constar la carga, las pacotillas y los encargos que el buque conduzca. Este documento ha de estar autorizado con el V.º B.º del Cónsul del puerto de donde proceda, si lo hubiese, y en otro caso, por la autoridad local ó la administracion de salida. Cuando el buque procede de algun puerto franco español ó de las provincias españolas de Ultramar, el manifiesto ha de estar visado por la intervencion del registro, ó por la aduana de salida respectivamente. Este documento ha de expresar:

El nombre, clase, bandera, tonelaje y matrícula de la nave, así como tambien el nombre del capitán, los tripulantes y el puerto ó puertos de su procedencia.

El puerto ó puertos á que se destinen las mercancías.

La clase, número, numeracion, marcas y peso bruto de los bultos, incluso las pacotillas y encargos de los tripulantes, el género y la clase de las mercancías, así como los nombres del remitente y del consignatario, ó la expresion de venir á la órden cuando así sea.

Los cargamentos á granel deben consignarse en el manifiesto por cuento, peso ó medida, segun consten de una ú otra manera en el arancel las mercancías manifestadas. Pero cuando el cargamento á granel lo es de maderas, se hace constar tan solo el número de piezas que lo componen.

Deben declararse separadamente de las demás mercancías, aun cuando vinieran consignadas á la misma persona, los bultos que contengan pasamanería, azúcar, tejidos, hilados, tabaco, cacao, café, canela, pimienta y clavo.

Si el buque de que se trata es extranjero, el manifiesto puede redactarse en el idioma del país á que pertenezca, y en otro caso habrá de estar redactado en español, francés ó inglés.

Cuando el buque toca en varios puertos extranjeros, puede su capitán redactar y hacer visar el manifiesto de toda la carga en el último en que haya tocado antes de emprender directamente su viaje á España.

Cuando en estos manifiestos del capitán hubiese algun error y de ello se apercibieran los navieros, cargadores ó consignatarios, deben advertirlo al administrador de la Aduana á que el buque se dirija.

El capitán que llegue al puerto y entregue su manifiesto, debe asimismo entregar una nota que determine los lingotes de hierro que tal vez lleve como lastre y los pertrechos y provisiones del buque, considerándose como tales la cerveza, cordelería, chocolate, galleta, carbon, café, carnes frescas y saladas, arroz, azúcar, brea, bujías, cáñamo, aguardiente, anclas y cadenas de repuesto, aceite, harinas, granos, huevos, latas de comestibles, leña, legumbres, pan, manteca, arboladura, pastas para sopa, patatas, pescado salado, sebo, sal, tabaco, sidra, the, vinagre, vino, velas de respeto y las armas y municiones necesarias para defensa de la embarcacion. Tambien ha de dar una nota comprensiva del número total de los pasajeros que lleve á bordo y de los bultos que les pertenezcan, expresando el punto de su destino.

El capitán, despues de haber entrado en el puerto con la posible brevedad y de haberse colocado para anclar ó amarrar, en el sitio que la autoridad del puerto le señale, no puede ya moverse de él sin permiso de dicha autoridad ni sin que de ello dé parte á la Aduana, cuyo administrador puede practicar siempre que lo estime conveniente la visita de fondeo y sellar las escotillas, mamparas y demás departamentos cerrados de la embarcacion hasta que comience su descarga. Esta clase de visitas puede repetirlas el administrador siempre que lo estime necesario ó delegar en algun empleado de la aduana ó jefe del resguardo la práctica de las mismas.

Todas las partidas del manifiesto han de declararse á sus dueños ó consignatarios, y si ha sido expedido á la órden ha de expresarse así, y se considera como consignatario al que se presente con dicho manifiesto en virtud de su último endoso. En caso de que dentro de las veinticuatro horas no se presente nadie, debe anunciarse concediéndose para su presentacion un plazo de cuarenta y ocho, transcurrido el cual, el administrador de la aduana manifestará la falta de presentacion á la autoridad consular del país del cargador, si éste fuese extranjero, ó al Presidente de la Junta de Agricultura, Industria y Comercio en otro caso, cuyos funcionarios han de verificar entonces la declaracion si aceptan la consignacion, ó de no aceptarla, proceder de oficio el administrador á la descarga del buque.

Consignatarios y sus declaraciones

Hay dos clases de consignatarios, los de los buques y los de cargamentos; pertenecen á la primera todas las personas á nombre de las cuales va dirigida una embarcacion, y á la segunda aquellas á quienes se dirige un cargamento; pero no se consideran legalmente tales ni unos ni otros si no están inscritos y calificados como tales en la matrícula de subsidio de la localidad en que residan, inscripcion que obliga al pago de la cuota correspondiente.

Cuando la calidad de consignatario no sea conocida notoriamente del administrador de la aduana, puede este exigirle el certificado de estar debidamente matriculado y la justificacion de su personalidad.

Cuando los derechos correspondientes no pasen de 250 pesetas, pueden ser consignatarios de las mismas mercancías que consigo lleven los viajeros, como tambien de sus pacotillas los tripulantes, siempre que las mercancías de que se compongan estén incluidas en el manifiesto y sus derechos no excedan de 100 pesetas.

Pueden consignarse á toda persona conocida en la poblacion las mercancías de cualquier clase que sean, en cantidades proporcionadas al consumo de una persona ó familia, siempre que no constituyan objeto de comercio.

Para los despachos de aduanas los consignatarios están autorizados para servirse de agentes especiales y hasta de sus mismos dependientes.

Estos agentes han de ser españoles, mayores de edad y estar inscritos como tales en la matrícula industrial de la localidad, satisfaciendo la correspondiente cuota; pero aun cuando llenen estos requisitos no son admitidos á las operaciones de Aduanas si han sido condenados por contrabando, defraudacion, falsedad, abuso de confianza ó por cualquier causa de delito contra la propiedad; como tampoco si han sufrido del jefe de la Aduana y por tres veces alguna repension por falta de decoro contra las oficinas ó los empleados en ellas.

Cuando un agente de Aduanas ó un dependiente pretendan un despacho, deben presentar ante todo una autorizacion escrita de su comitente, la cual se registra por la intervencion de la Aduana y tiene valor legal hasta que su autor pide la anulacion ó sustitucion de la misma.

Se considera como consignataria del buque la persona que el capitán designa como tal en su manifiesto, y del cargamento la que se expresa como tal, con arreglo á los conocimientos de embarque cuando estos van á persona determinada.

Todo consignatario es libre de admitir ó no la consignacion, pero la renuncia ha de hacerse por medio de oficio dentro de las cuarenta y ocho horas de admitido el manifiesto; bastando la del último de los consignatarios de una mercancía, cuando para esta se designen sucesivamente dos ó más. Con este oficio deben remitirse tambien los conocimientos de las mercancías de las cuales se renuncie la consignacion, y una vez transcurrido dicho término sin haberse hecho expresa renuncia de aquella, se entiende y considera legalmente aceptada.

El consignatario del cargamento responde á la Hacienda desde el momento en que admite la consignacion de los derechos y multas á que esté sujeto aquel, así como responden de las que haya de pagar el capitán, el consignatario y el armador del buque.

Cuando por haber necesidad de desembarcar y reembarcar el cargamento ó una parte del mismo se causara algun gasto extraordinario, responden del pago de éste, no solo el consignatario de dicho cargamento, sino tambien el del buque, extendiéndose ésta y las demás responsabilidades de que hemos hablado á los agentes de Aduanas, cuando aquellos consignatarios se sirven de estos.

Los consignatarios de cargamentos, una vez admitida la consignacion y dentro de las veinticuatro horas de la misma, han de prestar dos declaraciones llamadas *principal* y *duplicada* de las mercancías que hayan de introducir por la aduana respectiva.

Naufragios

Cuando ocurre un naufragio, los administradores de las Aduanas respectivas deben limitarse á ejercer la vigilancia necesaria para evitar toda defraudacion de los derechos de la Hacienda, á cuyo efecto han de presenciar el salvamento de la carga por medio de empleados é individuos del resguardo comisionados para este fin, intervenir el inventario que se forme y exigir una sobre llave de los almacenes en que se guarden las mercancías y efectos salvados.

Para que el capitán ó quien haga sus veces, ó los mismos interesados, puedan luego reembarcar los efectos salvados, han de solicitarlo del administrador de la Aduana, quien está obligado á permitir dicho reembarque, si bien haciendo que se cumplan las formalidades necesarias.

Cuando el buque náufrago es español y lleva expedicion de cabotaje, los efectos salvados no pueden ser reembarcados sino en el mismo buque ú otro que sea igualmente español, á menos que el capitán los destine al extranjero en cuyo caso han de despacharse con las formalidades exigidas al comercio de exportacion.

Cuando los interesados quieran despachar las mercancías salvadas en el mismo puerto en que lo fueron, y estas no tienen avería alguna deben pedir aquel despacho al administrador de la Aduana principal correspondiente, estando exento de la presentacion de manifiesto el capitán del buque náufrago y debiendo el solicitante satisfacer las costas causadas por los empleados que para el repetido despacho debe mandar la Aduana principal.

El dueño de un buque náufrago tiene derecho á exportar sus despojos, entendiéndose por tales el casco, arboladura y todos los pertrechos de su armamento, esto es, velas, cadenas, jarcias, anclas, etc., etc.; pero si en vez de exportarlos quiere venderlos, debe ponerse de acuerdo con el cónsul de la nacion á que el buque pertenezca, el cual, á su vez, ha de participar al administrador de la aduana el momento en que haya de practicarse la tasacion del buque naufragado, para que pueda presenciarla por sí ó por medio de un empleado comisionado al efecto, los cuales han de firmar la tasacion si la estiman conforme, ó dar en otro caso su opinion, como tambien la época en que deba procederse á la venta, á la cual deben aquellos asistir igualmente.

Verificada la venta, debe el cónsul remitir copia certificada del documento en que conste el precio en que el buque náufrago se vendió, al administrador de dicha aduana para el devengo de los derechos correspondientes que ha de satisfacer el comprador.

CAPÍTULO III

Puertos francos. — Comercio con Fernando Póo

Puertos francos

Se llaman *francos* los puertos en que pueden, sin pago de derechos, fondear, cargar y descargar los buques de cualquier nacion que sean, y pertenecen á esta clase en España, los de Canarias, Ceuta, Melilla, Alhucemas, Peñon de la Gomera é Islas Chafarinas; en la inteligencia de que solo se consideran de esta clase, por lo que á las Canarias se refiere, los puertos de Santa Cruz de Tenerife, Orotava, Ciudad-Real de las Palmas, Arrecife de Lanzarote, Santa Cruz de la Palma, Puerto de Cabras, San Sebastian de la Gomera y Valverde.

Se considera de cabotaje el comercio de exportacion de los puertos de la península á los de Canarias, Ceuta, Melilla, Alhucemas, Peñon de la Gomera é islas Filipinas, pero como de procedencia extranjera, los géneros que con la de Ceuta, Melilla ó Chafarinas desembarcan en cualquiera de los puertos de la Península; exceptuándose tan solo de esta disposicion el pescado procedente de las almadras de aquellas posesiones, mediante el cumplimiento de las formalidades prescritas por las Ordenanzas de Aduanas.

Son de la jurisdiccion administrativa de la provincia de Málaga los registros que corresponden á los puertos francos de Melilla, Alhucemas, Chafarinas y Peñon de la Gomera, así como lo es de la de Cádiz el de Ceuta.

A la llegada de un buque cualquiera á alguno de los puertos de que nos venimos ocupando, su capitan ó patron ha de presentar debidamente visado el manifiesto del cargo que conduzca, al cual deben unirse los correspondientes sellos de reintegro. De este manifiesto toma razon el Interventor en su registro, poniendo el decreto de alijo que solo puede de dia verificarse y bajo la vigilancia de dicho funcionario, que exige la multa á quien corresponde si nota diferencia entre el peso bruto declarado para los bultos y el que realmente tienen estos.

El cobro de los derechos correspondientes á la introduccion de cereales y harinas en los puertos y á la carga y descarga, transporte de viajeros, cuarentena y lazareto se verifican con arreglo á lo dispuesto en el título V de las Ordenanzas de Aduanas.

Los tránsitos y trasbordos están permitidos siempre que se cumplan las formalidades para ellos prescritas y que los patrones ó capitanes hagan constar que no llevan mercancías á España. Esta declaracion no es necesaria sino cuando los buques carguen tabaco.

Para embarcar pesca salada destinada á España, hay necesidad de proveerse de la documentacion exigida al comercio de cabotaje.

Los derechos de introduccion de cereales en los puertos de Canarias, se rigen por lo establecido en el arancel general de España y las Baleares.

Los artículos que se admiten como productos nacionales de aquellas islas, son: seda en capullo, en rama ó elaborada, vino, trigo, patatas, piedras de filtro, losetas, garbanzos, maíz, semilla, orchilla, esterilla para sombreros y sus compuestos, frutas, cebollas, cochinilla, centeno, dulces, alubias, castañas, barrilla, cebada, aceite de tártago, almucos y almendras.

Cuando los artículos de que se trate se exportan de Canarias por invendibles ú otras causas, pierden su nacionalidad.

La conservan á su introduccion en la península, las mercancías que procediendo de las provincias españolas de Ultramas, tocan en Canarias.

Cuando las corporaciones expidan patentes ó licencias para la elaboracion ó venta de tabaco, no son válidos estos documentos hasta que consta en ellos la toma de razon de la Administracion correspondiente.

Comercio con Fernando Póo.—Se considera de cabotaje el comercio entre la península y las islas españolas de Fernando Póo con sus dependencias de Annobon, Elobey, Corisco y Cabo San Juan, y por consiguiente no satisfacen derecho alguno de aduanas las mercancías producidas en dichos puntos y procedentes de ellos.

En cuanto á los que hayan sido llevados á los mismos y producidos en la costa occidental de Africa, adeudan al llegar á la península las tres quintas partes de los derechos de arancel si vienen incluidos en la documentacion prescrita por las Ordenanzas de Aduanas.