

africanas, siempre que vayan debidamente provistas del pase ó guia del Comisario de guerra ó jefe del cuerpo militar á que dichos efectos pertenezcan.

Comercio con las naciones convenidas

La aplicacion de los derechos de arancel á las mercancías de naciones con las cuales exista comercio ó tratado de comercio è independientemente de lo que en cada uno de estos tratados haya podido especialmente convenirse, debe atemperarse á las reglas siguientes:

El documento de origen de toda mercancía debe serlo un certificado expedido por la Aduana extranjera de salida del pais que la produjo, ó por la Diputacion ó Cámara de Comercio, ó por el fabricante ó expedidor de la mercancía, en el cual han de expresarse en todo caso: la numeracion y peso bruto de los bultos, su número y marcas; la clase de mercancías contenidas con los datos necesarios para su comprobacion; el punto productor manufacturero ó fabril de dichas mercancías; y la circunstancia de destinarse directamente á España ó de tránsito por otro pais; la fecha del documento y la firma del que lo expida, debiendo estar legalizada por las autoridades de la localidad cuando dicho documento proceda del fabricante ó expedidor, y el Visto-Bueno del Cónsul español correspondiente á la localidad ó distrito en que el certificado se expida.

Los certificados de origen de los productos del Japon y de la China que se destinen á España, deben redactarse en castellano en los consulados españoles de dichos paises y visándose además por los mismos.

Las mercancías destinadas á España y procedentes de un pais con el cual tenga ésta convenio, no necesitan justificar su tránsito por otro pais cuando éste es tambien convenido, si dichas mercancías vienen con su certificado de origen correspondiente.

Los certificados de origen pueden, en general, redactarse en cualquier idioma, y si éste es extranjero deben en España traducirse, pudiendo hacer esta traduccion indistintamente y á eleccion del comercio, los corredores intérpretes de navío, los intérpretes jurados, los cónsules de las naciones convenidas de donde las mercancías proceden, ó la Junta de Agricultura, Industria y Comercio de la plaza de introduccion.

Las mercancías y efectos que los viajeros traen consigo y en pequeñas cantidades para su uso, no necesitan certificado de origen para gozar de los derechos ínfimos establecidos para las naciones convenidas siempre que procedan de éstas, pero sí que el reconocimiento de aquéllas demuestre que en efecto fueron producidas en las repetidas naciones.

Desde el momento en que un comerciante pida el reconocimiento de la mercancía que pretende despachar y la presente con certificado de origen, se entiende que éste queda admitido definitivamente y responde de la falta de los requisitos que en él pueda haber. Para no incurrir en esta responsabilidad, el comerciante que notare alguna de dichas faltas en el certificado de origen puede devolverlo antes del despacho para que se subsane, pudiendo, mientras tanto, usar de los plazos de almacenaje que las Ordenanzas de Aduanas conceden.

Se exigen los derechos de las naciones no convenidas, aun cuando las mercancías procedan de alguna que lo sea, si no se presentan los certificados de origen en el acto de verificarse el reconocimiento, si dichos certificados no cumplen con todos los requisitos que acabamos de enumerar, ó finalmente, si hay discordancia entre dichos certificados y las mercancías á que se refieren.

CAPÍTULO VI

Impuesto de descarga de géneros y desembarque de viajeros.—Impuesto de carga y embarque de viajeros.—Derechos de policía sanitaria

Impuesto de descarga de géneros y desembarque de viajeros.



MPUESTO es este que se exige á los buques en todos los puertos habilitados para la descarga, incluso los de las islas Baleares, los de las Canarias, y los de Ceuta, Melilla y Chafarinas, y para su exaccion se considera dividida la navegacion en tres clases: la que tiene lugar desde alguno de los puertos de la península y los españoles de Baleares, Canarias, presidios de África y posesiones ultramarinas á otro de los mismos puntos; la que se verifica entre cualquiera de los puertos indicados y otro no español situado en Europa, en el litoral mediterráneo de Asia ó África, ó en el Atlántico hasta el cabo Mogador; y finalmente, la navegacion entre los puertos españoles y los demás puntos no comprendidos en las dos clases de navegacion anteriores.

Las embarcaciones, cuya navegacion corresponde á la clase primera, han de satisfacer por el impuesto que nos ocupa 75 céntimos de peseta por cada 1,000 kilogramos de peso que hagan las mercancías descargadas y cincuenta céntimos por cada viajero que desembarquen. Si la navegacion es de segunda clase, estos impuestos son respectivamente de una peseta y veinte y cinco céntimos, y setenta y cinco céntimos por tonelada y viajero; y cuando la navegacion es de tercera clase, satisfacen las mercancías por su descarga dos pesetas cincuenta céntimos por tonelada, y una peseta veinte y cinco céntimos por su desembarque los viajeros. Debe tenerse presente, además, que cuando las embarcaciones de que se trate tengan una cabida menor de siete toneladas inglesas de 2'83 metros cúbicos y la navegacion que han hecho sea de primera clase, sólo han de satisfacer la mitad del impuesto correspondiente á dicha navegacion.

Si se sospecha que hay ocultacion en las toneladas que el buque mide, puede exigirse la presentacion del rol y mandar el Administrador de la Aduana que se proceda de oficio á su arqueo, debiendo pasarse por lo que este arroje.

A pesar de esa tarifa fija para la descarga de mercancías y desembarque de viajeros, los buques de vapor con escala fija pueden prescindir de ella siempre que á este efecto celebren con la Administracion conciertos especiales. Pero el impuesto se exigirá en todos los trasbordos aun cuando sólo se descarguen las mercancías para volverlas á cargar.

Sin embargo de lo dicho quedan exceptuados de él los trasbordos consiguientes á una arribada forzosa ú otra causa análoga.

Cuando voluntariamente tenga lugar un trasbordo con el objeto de conducir luego las mercancías por cabotaje, ó sea con arreglo á la navegacion de primera clase, se cobrarán los derechos correspondientes en el puerto en que el trasbordo se verifique, teniendo en cuenta para ello la procedencia de la embarcacion, y se cobrarán luego en el de entrada los que correspondan, en virtud de la tarifa, para la navegacion de primera clase.

Los buques de vapor abanderados en España y destinados á expediciones periódicas entre los puertos de la Península y los de la Habana y Puerto-Rico están exentos del pago de estos impuestos siempre que no disfruten subvencion alguna directa del Estado, y que la duracion de sus viajes no exceda de veinte y dos dias en los que hagan desde la Península á la Habana, ni de veinte desde ésta á aquella, como tampoco de diez y nueve entre la Península y Puerto-Rico, ni de diez y siete entre Puerto-Rico y la Península. Se considera que no hay exceso de duracion en estos viajes cuando, aun habiéndolo, se justifique debidamente que el retraso se debió á algun caso de fuerza mayor.

Tambien están exceptuados de estos impuestos:

Los vapores en su travesía de la Coruña al Ferrol y las lanchas sin cubierta.

Los buques llegados á Padron con mercancías que procedan de Puebla, Carril ó Villagarcía.

Los que exclusivamente naveguen dentro de la bahía de Cádiz.

Los vapores que, siendo para viajeros, ó los faluchos que, perteneciendo á la matrícula de Algeciras, hacen sus expediciones entre este puerto y Gibraltar.

Los buques dedicados exclusivamente á la navegacion fluvial.

Los que sólo navegan entre los diversos puntos de las rías de Vigo, Bilbao ú otras análogas.

Y, finalmente, las lanchas y barcazas en sus expediciones entre Almería y Roqueta.

Cuando se trata de buques que hacen la navegacion de segunda y tercera clase, la base para la exaccion del impuesto de que nos venimos ocupando, lo es el peso bruto consignado en el manifiesto con las alteraciones que, en su caso, resulten del reconocimiento; y si la navegacion es de primera clase, entonces se atiende al peso bruto consignado en las facturas con las mismas alteraciones antes expresadas; exigiéndose para la comprobacion de este peso la presentacion de los conocimientos y demás documentos relativos al cargó.

Si se trata de cargamentos á granel cuyo peso no se exprese, sirve de base el deducido del resultado del despacho.

El impuesto de descarga de mercancías ha de satisfacerse inmediatamente despues de concluida; firma su liquidacion el oficial del negociado y la autoriza con su rúbrica el interventor, y desde este momento empieza el plazo de los tres dias que se conceden para el pago del impuesto referido.

La recaudacion del que ha de satisfacerse por el desembarque de viajeros, se hace al mismo tiempo que el otro y sirve de base para su cómputo una nota presentada al efecto por el capitán del buque y visada por el Director de Sanidad del puerto, en la cual ha de expresarse el número de dichos viajeros. El capitán que omite ó disminuye en esta nota el número de pasajeros que conduce, incurre en una multa equivalente al décuplo del derecho cuyo pago haya tratado con ello de eludir.

Impuesto de carga y embarque de viajeros

Este se exige indistintamente en todos los puertos habilitados para la carga, incluso los de Baleares, Canarias, Ceuta, Melilla y Chafarinas, y se regula distinguiendo entre las tres clases de navegacion de que hemos hablado en el apartado anterior.

Los buques que hagan la de primera clase han de satisfacer cincuenta céntimos de peseta por cada viajero y cincuenta céntimos por cada tonelada de mercancías embarcadas; los de segunda clase una peseta, y los de tercera dos.

En materia de trasbordos forzosos ó voluntarios se aplican las mismas reglas que hemos explicado al hablar de la descarga, pero en todo caso se cobra el impuesto de carga á los buques que embarquen mercancías de un depósito con destino á otros de la Península ó al extranjero.

Están libres de este impuesto los buques que cargan sal y que hacen la navegacion de segunda ó tercera clase, cuando toman esta carga en algun puerto de la Península ó islas adyacentes.

Sólo han de satisfacer la cuarta parte de la tarifa señalada á cada clase de navegacion por la carga de mineral de hierro, carbon de piedra ó cok.

Están exentos enteramente de los impuestos repetidos los buques que se hallen en las circunstancias que en el apartado anterior hemos dicho les eximian tambien de los impuestos de descarga y desembarque de viajeros.

Las bases para el cobro de estos impuestos y las obligaciones del capitán son, en materia de carga de mercancías y viajeros las mismas que vimos tambien al ocuparnos de su descarga y desembarque.

Derechos de policia sanitaria

Estos derechos son los llamados de *cuarentena* y *lazareto*, que se exigen en la forma prevenida por las leyes de sanidad y se recaudan en la Administracion de las Aduanas con intervencion de los empleados de Sanidad.

La tarifa para la percepcion de estos derechos de cuarentena y lazareto, es la que á continuacion explicamos:

Por estancia en lazareto sucio, una peseta diaria por persona.

Por el mismo concepto han de satisfacer las mercancías ó efectos sujetos á ventileo ó expurgo, segun su pertenencia ó sus clases, los derechos siguientes:

La ropa y demás efectos de equipaje de cada tripulante: una peseta y veinticinco céntimos.

Los de cada pasajero: dos pesetas cincuenta céntimos.

Los cueros y pieles de vaca: una peseta veinticinco céntimos el 100.

Las pieles de cabra, cordero, carnero y otras ordinarias de animales pequeños: cincuenta céntimos de peseta el 100.

Las pieles finas: una peseta cincuenta céntimos el 100.

Pluma, pelote, pelo, lana, trapos, cáñamo, carnazas y algodón: veinticinco céntimos de peseta por quintal.

Los caballos, mulas y otros animales vivos análogos á estos: dos pesetas por cabeza.

Los animales pequeños: una peseta por cabeza.

Estos derechos no pueden cobrarse en los lazaretos de observacion sino en los lazaretos sucios; y las patentes han de expedirse y refrendarse gratis.

Los capitanes de los buques que purgan cuarentena han de satisfacer por separado los gastos de descarga de los géneros y los de su colocacion en los tinglados y cobertizos, así como tambien los que ocasione la aplicacion de las medidas higiénicas que hayan de practicarse antes de la partida ó arribo de sus buques; pero ninguno de estos gastos puede hacerse sin que se dé conocimiento de ello al capitán, patron ó consignatario, y sin que alguno de estos intervenga en los mismos.

Para el cobro de los derechos de cuarentena han de tenerse en cuenta las toneladas útiles que los buques tengan para la carga con exclusion de los espacios ocupados ó des-

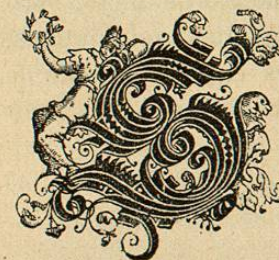
tinados á las máquinas, calderas, pertrechos navales y demás que sean de su indispensable servicio. A este efecto, se entiende legalmente por tonelada la capacidad que mida un metro cúbico, prescindiendo para el pago de las fracciones que no lleguen á medir una tonelada entera.

Están exceptuados del pago de estancia en lazareto sùcio, los individuos del ejército y de la Armada, aun cuando sean retirados ó licenciados; los empleados con Real nombramiento, los menores de siete años, los náufragos, los pobres de solemnidad, los individuos embarcados á expensas del gobierno de su país ó por los cónsules, de oficio, los penados, y, finalmente, los tripulantes y pasajeros que permanezcan día y noche á bordo de sus embarcaciones.

CAPÍTULO VII

Cargamentos que pueden remitirse á punto distinto del designado en el manifiesto.—
Despachos por escandallo.—Franquicia del cuerpo diplomático español.—Franquicia del cuerpo diplomático extranjero.—Franquicia de mobiliarios usados.

Cargamentos que pueden remitirse á punto distinto del designado en el manifiesto



SIEMPRE que un cargamento se designa en el manifiesto para ser despachado en un puerto, puede, sin embargo, remitirse en todo ó en parte á otro cualquiera del reino, si se compone de alguno ó algunos de los siguientes artículos:

Azúcar, azufre, bacalao, algodón en rama, cueros, cereales, carbon, café, cacao, sal, pimienta, petróleo, minerales, maderas, guano y duelas.

Despachos por escandallo

En el despacho de cereales y demás artículos que puedan hacerse por escandallo han de observarse varias formalidades, de las cuales las siguientes son de mayor importancia.

El despacho han de pedirlo el interesado ó su representante al Vista ó Administrador de él encargado, y estos eligen los bultos que han de formar el escandallo al empezar el despacho referido. Este escandallo ha de anotarse en una libreta en la cual debe el interesado ó su representante hacer constar su conformidad bajo su firma, y hacerse diariamente la misma operacion hasta que se termine el despacho de todo el cargamento.

Lo mismo el interesado que la Administracion pueden pedir más escandallos cuando por cualquier causa así lo crean conveniente.

El computo de las mercancías así despachadas se hace siempre tomando por base el primer escandallo respecto de las que se despachan á partir de él y hasta llegar al segundo, tomando por base el segundo hasta llegar al tercero y así sucesivamente.

Todas las reclamaciones relativas á la cantidad de las mercancías ó á su calidad, así como á los pesos mal hechos ó estado de las básculas que sirvan para hacerlos han de hacerse, probarse y resolverse antes de retirar las mercancías del lugar en que se hubiesen despachado, pues una vez retiradas se entiende que el interesado se conformó con lo hecho y pierde todo derecho á reclamacion.