

CONTABILIDAD DEL COMERCIO MARÍTIMO.

No vayan á creer nuestros lectores que sea difícil la contabilidad de este ramo, ni por las cuentas impersonales que le son peculiares, ni tampoco por el papel que desempeñan en la misma y por la manera de cargarlas, abonarlas y saldarlas. Y si, como decimos, es de suyo fácil ¿no ha de serlo más todavía para el que posee conocimientos sólidos de teneduría de libros?

El poseer un buque, sea de la clase que fuere, equivale á poseer un mueble, pues de bienes muebles generalmente hablando son consideradas las naves, y, como estos, se adquieren por *construcción*, por *contrato*, por *sucesión*, por *prescripción* y por *apresamiento* (1).

Adquiérense por *construcción*, en el modo y forma que convenga á los interesados y con sujeción á lo prevenido en las Ordenanzas de marina y el Código de comercio. Por *contrato*; sea oneroso, sea lucrativo, por medio de escritura pública otorgada ante el escribano de marina, si una de las partes goza de este fuero privilegiado, y si los dos contratantes no gozan de este fuero, ante cualquiera escribano, con tal que de la escritura se tome después copia exacta en el protocolo del de marina. Por *sucesión*; ya sea testamentaria, ya abintestato. Por *prescripción*; si la posesión es sin título, ha de ser continua por treinta años; si lo hay, nada dispone la ley mercantil, y en este caso es preciso recurrir al derecho común. Por *apresamiento*; es necesario tener en cuenta que, por regla general, solo pueden adquirir de esta suerte aquellos que hubieren apresado la nave de la potencia enemiga en caso de guerra, si estuviesen provistos oportunamente de patentes de corso.

Los extranjeros que carezcan de carta de naturalización, no pueden adquirir naves españolas por título oneroso. No es lo mismo ser dueño del buque que naviero. Confúndense á menudo estos dos nombres. El dueño del buque puede no ser naviero, y este puede expedir la nave sin ser su dueño. Lo regular y lo que acontece generalmente, es que el naviero tiene un interés más ó menos crecido en las naves que expide, según acabamos de ver.

(1) Véase el *Formulario de Comercio Terrestre y Marítimo de España*, por D. Francisco Serradora y Altés. Barcelona 1855.

Si el naviero es dueño del buque, la contabilidad no puede presentar dificultad ninguna. Se abrirá una cuenta particular al buque, que se cargará con su coste, y cada año, al practicar el *Balance-Inventario*, se la abonará con cargo á *Pérdidas y Ganancias*, por el desmérito que se considere pueda haber sufrido durante el ejercicio económico, para ir gradualmente amortizando lo que costó. Para los viajes que efectúe el buque, bien sea á flete, por cuenta exclusiva del mismo naviero ó por ambos conceptos á la vez, bastará abrir una cuenta á cada expedición ó viaje redondo, cargándole los gastos que su habilitación y demás ocasione, y abonándole lo que por fletes le corresponda; y al regreso del buque se liquidará la expedición pasando su resultado á *Pérdidas y Ganancias*. Los gastos de reparación y conservación que sean consiguientes, podrán cargarse, á medida que tengan lugar, á la cuenta de expedición ó viaje que corresponda, aunque lo más natural y propio es pasarlos al debe de la cuenta particular del buque.

Las precedentes observaciones son aplicables así á los buques de vela como á los de vapor, aunque en nuestro país estos últimos por regla general suelen pertenecer á sociedades anónimas.

De lo expuesto se desprende que con la carga que así á la ida como al regreso lleve el buque y sea de propiedad del mismo naviero, hay que proceder con ella cual si el buque no perteneciera á este. El flete que dicha carga devenga, que se valorará por el corriente en la plaza, deberá indispensablemente ser abonado á la cuenta expedicional del buque. De modo que hay que proceder en este caso como si el buque no perteneciera al naviero, ni más, ni menos.

Los resultados de las liquidaciones de los viajes ó expediciones que el buque emprenda durante el año, en vez de pasarlos directamente á *Pérdidas y Ganancias*, podrían acumularse á una cuenta transitoria llamada, por ejemplo, *Resultado del buque tal*, ú otro nombre más análogo y apropiado, á cuya cuenta podrían cargarse los gastos de conservación y reparación de la nave: su saldo al final de cada ejercicio nos daría el resultado en ganancia ó pérdida obtenido durante el mismo por las navegaciones emprendidas y liquidadas. A la cuenta de *Resultados del buque tal* podría también cargarse anualmente el desmérito atribuido á éste y pasar luego el saldo á *Pérdidas y Ganancias*.

Si el naviero no es propietario del buque, sinó que, como armador y consignatario, interesa en el casco y en el fondo expedicional, entonces ya procederemos de distinto modo, pues la cuestión cambia completamente de aspecto. En este caso entramos de lleno en las participaciones en buques y en los contratos especiales de que largamente nos hemos ocupado al hablar del comercio marítimo en general.

Aquí ya no procede abrir una cuenta particular al buque, como en el caso anterior hicimos, sinó una cuenta á cada una de las participaciones que en el mismo tenemos; es decir, una cuenta á la participación en el casco ó madera, y otra á la participación á mota, ó sea en el fondo expedicional.

Como generalmente los armadores de buques á quienes nos referimos, suelen tener participaciones en varias naves y en sus respectivos cargamentos, de ahí el que, en vez de abrir una cuenta á cada participación, se valen de dos cuentas impersonales en las que van englobadas todas sus participaciones.

Para ser más inteligibles, concretaremos la cuestión á un caso práctico. Somos simplemente armadores y consignatarios de un buque, interesando en el casco y en su fondo.

Desde luego abriremos en nuestros libros dos cuentas tituladas: **Intereses en buques ó madera** y **Intereses á mota en varios buques**. La primera representará nuestra participación en la madera ó casco de la nave; la segunda, lo que interesamos en su fondo expedicional.

La cuenta de **Intereses en buques ó madera**, se cargará con el importe del coste de la parte que en la nave intereseamos, y se la abonará con los beneficios que resulten al rendir viaje. Si el resultado fuere adverso, se le cargará la pérdida habida que á nuestra participación corresponda. Al final del año, época del balance general, el valor del coste de dicha participación se disminuirá de un tanto por ciento prudencial, como dijimos se hace cuando el buque es de propiedad.

La cuenta de **Intereses á mota en varios buques** la cargaremos con el importe del capital invertido ó prestado á mota, y la abonaremos ó cargaremos con los beneficios ó pérdidas que resulten de la liquidación de cada viaje redondo.

Al adquirir ambas participaciones, procederá hacer en contabilidad los asientos que pasamos á reseñar.

Por la parte que interesamos en el casco y que el capitán de la nave nos ha cedido, decimos:

INTERESES EN BUQUES Ó MADERA á CAJA.

Y por lo que intereseamos en el fondo expedicional, diremos:

INTERESES Á MOTA EN VARIOS BUQUES á CAJA.

Al rendir el buque cuentas de su viaje y hecha la liquidación correspondiente, por los beneficios que nos hayan correspondido, diremos en el libro **Diario**:

CAJA á VARIOS.

á **INTERESES EN BUQUES**.—por la parte de beneficios correspondiente á nuestra participación en la madera.

á **INTERESES A MOTA EN VARIOS BUQUES**.—por la parte de beneficios correspondientes á nuestra participación en la mota.

Si el resultado de la liquidación arroja pérdidas, como estas no las sufre jamás el casco, es decir, la nave, debiéramos rehacer al fondo expedicional la parte de pérdida que nos hubiese correspondido; y entonces, al entregar su importe al capitán del buque, diríamos:

INTERESES A MOTA EN VARIOS BUQUES á CAJA.

Como las participaciones en buques de que hablamos constituyen para el armador un capital, á veces considerable, invertido en esa clase de negocios, es decir, forman parte de su activo y puede ser conveniente tener ese capital bien deslindado en la contabilidad, no sería quizás un despropósito concentrar los resultados obtenidos por dichas participaciones en una cuenta especial llamada, por ejemplo, **Beneficios de parti-**

cipaciones en buques, ú otro análogo, y omitir el que esos resultados figuraran para nada, ni transitoriamente siquiera, en las cuentas de **Intereses en buques** é **Intereses á mota en varios buques**.

El valor prudencial que cada año se rebaja de las participaciones en la madera ó en los cascos de las naves, pasará de una sola vez al débito de la cuenta de **Beneficios de participaciones en buques** por medio de este asiento:

BENEFICIOS DE PARTICIPACIONES EN BUQUES á INTERESES EN BUQUES.

Al cerrar el Balance general se saldará la cuenta de **Beneficios de participaciones en buques** por la de **Ganancias y Pérdidas**.

Véase como también se presenta aquí sencilla y clara la contabilidad del comercio marítimo.

El armador consignatario es el encargado de la habilitación del buque, y para los efectos de contabilidad procede del siguiente modo: abre al buque una cuenta corriente llamada de habilitación, á la cual carga todos los gastos ocurridos en el puerto de salida, como son, derechos de puerto y Aduana, facturas de provisiones y de expedición, corretajes satisfechos, etc., etc.; y le abona el importe de los fondos expedicionales á cuenta de mota, de que dispone, y el saldo ó remanente que sobra lo entrega á la salida del buque al capitán para atender á gastos extraordinarios que ocurran durante la travesía, bien sea por tener que entrar en algún puerto de arribada forzosa, bien porque conviniéndole á veces completar su cargamento, puede así hacerlo sin tener necesidad de pedir dinero al consignatario ni de librar á cargo del armador, ó para atender á cualquiera otra eventualidad imprevista.

Los asientos que motiva dicha habilitación nada de particular ofrecen, reducidos, como se hallan, á entradas y salidas de caja. ¿Recibe el armador del capitán el valor de lo recaudado de los distintos interesados en la mota? Pues dice en sus libros:

CAJA á BUQUE TAL, S/C DE HABILITACIÓN.

¿Distribuye en cualquier forma, para atender á la habilitación de la nave, todo ó parte de lo recaudado? Pues dice simplemente lo contrario:

BUQUE TAL, S/C DE HABILITACIÓN á CAJA.

Sabemos, por lo demás, que concluida la habilitación y dispuesto ya el buque á hacerse á la vela, su cuenta corriente queda en contabilidad saldada.

Los documentos para la habilitación de un buque que navegue á la parte consisten en las listas de los interesados en el casco y en el fondo expedicional, sobordo, factura expedicional y cuenta corriente; de todos los cuales y por el orden con que los acabamos de enumerar, presentamos á continuación modelos para facilitar la comprensión de cuanto llevamos dicho.

MODELO de una lista de interesados en el casco ó madera de un buque.

LISTA de los interesados en el casco de la Corbeta «Estrella», capitán D. J. Gelpi.

Interesados	Residencia	Partes interés.	
D. Jacinto Batlle.	Barcelona.	4	
» J. Gelpi.	Masnou.	6	
» A. Sensat.	Id.	1	
» R. Rosés.	Id.	1	
» L. Bosch.	Id.	2	
» R. Genovés.	Id.	1	
» P. Maristany.	Id.		$\frac{1}{3}$
» G. Alsina.	Id.	1	$\frac{1}{2}$
Sres. Roig y C. ^a	Cienfuegos.	4	
» Orozco Hermanos.	Montevideo.	2	
» Carlos Puig y C. ^a	Savannah.	1	
Total de partes del buque.		24	

Barcelona 26 Setiembre 1884.

EL ARMADOR

Jacinto Batlle

MODELO de una lista de motistas, ó sea de interesados en el fondo expedicional de un buque.

LISTA de los interesados en el fondo expedicional de la Corbeta «Estrella», capitán D. J. Gelpi.

Interesados	Residencia	Interés á mota.	
D. Jacinto Batlle.	Barcelona.	duros	1,500
» J. Gelpi.	Masnou.		1,200
» A. Sensat.	Id.		500
» R. Rosés.	Id.		300
» L. Bosch.	Id.		200
» P. Maristany.	Id.		100
» A. Roure.	Id.		150
» P. Riusech.	Id.		250
» L. Texidó.	Barcelona.		300
» C. Guardiola.	Id.		300
» B. Sisterer.	Id.		300
» G. Pujol.	Id.		300
» B. Martí.	Id.		600
Sres. Roig y Comp. ^a	Cienfuegos.		1,000
» Orozco Hermanos.	Montevideo.		1,000
» Carlos Puig y C. ^a	Savannah.		1,000
Total del fondo provisional ds.			9,000

que á razón de 750 duros por una parte forman 12 partes.

Barcelona 26 Setiembre 1884.

EL ARMADOR

Jacinto Batlle

MODELO DE UN SOBORDO

SOBORDO de la carga que conduce la Corbeta española «Estrella», capitán D. Jacinto Batlle y Compañía.

Conocimientos	CARGADORES	CONSIGNATARIOS	Marcas	Números	Bultos	Clases
	La Expedición..	Orozco y Compañía..	J. C. » » Estrella		162 18 36 20 500	Pipas Medias Cuartos Serones Botijas
1	J. Costa..	A. Renom y Compañía..	Costa » »		90 10 20	Pipas Medias Cuartos
2	Domingo Cortada..	á la orden..			45 5 10	Pipas Medias Cuartos
3	Ignacio Elías..	á la orden..			100 50 100	Pipas Medias Cuartos
					1,166	Bultos

NOTA.—La carga por cuenta de expedición no paga flete.

Viaje núm. 1

de Gelpi desde este puerto al de Montevideo y á la consignación de los señores Orozco

GÉNEROS	Cómputos	Flete y capa	Flete	Capa	TOTAL	OBSERVACIONES
En junto 180 pipas vino tinto..	180					
conteniendo juntos 1,000 ristras ajos..	10					
de 1/4 @ aceite..	10					
Á FLETE						
En junto 100 pipas vino tinto..	100	ds. 8 y 10 %	ds. 800	ds. 80	ds. 880	
En junto 50 pipas vino tinto..	50	»	400	40	440	
En junto 150 pipas vino tinto..	150	»	1,200	120	1,320	
Pipas..	500	ds. 2,400	ds. 240		ds. 2,640	

Barcelona 26 Setiembre de 1884.

EL ARMADOR

Jacinto Batlle

MODELO de factura expedicional.

FACTURA expedicional del cargamento que conduce la Corbeta «Estrella», capitán Gelpi, con destino á Montevideo y demás puntos que convenga.

Marcas	Bultos	Clases	DETALLE DE LOS ARTÍCULOS	VALOR		TOTAL	
				Pesetas	Cént.	Pesetas	Cént.
J. C.	162	Pipas	En junto forman 180 pipas vino tinto. una conteniendo en junto 1,000 ristras ajos de primera. docena de 1/2 @ aceite. una	180	»	32,400	»
»	18	Medias		17	50	1,458	33
»	36	Cuartos		7	50	3,750	»
Estrella	20	Serones				37,608	33
	500	Botijas					
	736	Bultos					
			Comisión 2 p. %			752	17
			Total Pesetas.			38,360	50

S. E. ú O.

Barcelona 26 Setiembre 1884.

EL ARMADOR
Jacinto Batlle

MODELO

DE LA CUENTA CORRIENTE DE UNA NAVE

Ó SEA

CUENTA DE SU HABILITACIÓN