

la fecha del día en que fueron hallados los dichos bienes, y en lugar, y en el que fueron aplicados, la cantidad en que se vendieron, y á quién y cómo se hizo la aplicación de tercias partes; pues por este libro y los autos de cada causa se han de gobernar en la formación de los testimonios que han de enviar cada año, para que vengan con toda expresión y claridad: y asimismo de donde son vecinos las personas que en la manera referida en esta instrucción fueren condenados en algunas cantidades de penas. Y asimismo sienten por qué causa y razón se procedió contra ellos.

Adición del decreto hecho por el Tribunal de la Comisaría general de Cruzada en 11 de Mayo de 1758.

XVI. Que mediante no estar prevenido por leyes ni instrucciones que las denuncias de mostrencos se formalicen por los trámites de una vía ordinaria, y si solo que resida la correspondiente sumaria para regular la jurisdicción se fijen edictos por el término de catorce meses, de que proviene la variedad con que los Subdelegados substancian las causas, y las frecuentes representaciones sobre que se les advierta el modo de proceder en ellas, molestando la atención de la superioridad, y usurpando á las oficinas el tiempo que necesitan para el seguimiento de los demás negocios: á que se añada la reflexión de que las diligencias practicadas en Estrados, sobre ser enteramente inútiles, pues nunca facilitan la noticia de los dueños, producen considerables perjuicios, además del de la intolerable dilación que se experimenta, y gastos en que regularmente se consume el valor de los bienes de menor cuantía que la de seis mil maravedises. Y atendiendo á que también hace totalmente ociosa la substanciación en rebeldía la equidad generalmente observada de entregar los efectos denuncia los ó su producto á los legítimos dueños siempre que comparecen, aunque sea después de estar adjudicados á dichos objetos por sentencia pasada en cosa juzgada. Y considerando indispensable una providencia que corte de raíz tan dañosos embarazos, para conseguirlo debía de mandar, y mandó el Tribunal, que en lo sucesivo *si de las informaciones sumarias, que precisamente han de preceder á toda diligencia, constase la calidad mostrenca de los bienes denunciados por deposición á lo ménos de dos testigos, se fijen edictos por el indispensable término de catorce meses, repitiéndolos durante él por tres meses: que si en este tiempo no comparecen los interesados, se declaren los citados bienes por mostrencos, sin practicar mas diligencia, aplicando el importe de las dos terceras partes á los referidos objetos de construcción y conservación de caminos, sin diferencia de que llegue ó no el total valor de aquellos á seis mil maravedises; no obstante lo que en este punto dispone la instrucción que se acordó en tiempo del Sr. D. Juan de Camarago, Comisario general antecesor, con fecha de 25 de Mayo de 1731, y la otra parte para el denunciador y gastos; y que si se mostrasen pretendiendo derecho á los expresados efectos, se les oiga por los trámites de una vía ordinaria, que siempre procurarán abreviar en cuanto lo permita el derecho y las circunstancias.*

Adición con arreglo al Real decreto de 27 de Noviembre del año próximo, que vá por cabeza de esta instrucción.

XVII. En los bienes vacantes ó de incierto dueño se guardará lo mismo que en

los llamados mostrencos, y en unos y en otros todo cuanto previene el citado Real decreto; de suerte que el Señor superintendente general y su Subdelegado en virtud de sus facultades específicas podrán concordar y transigir cualesquiera derechos dudosos en estos puntos, ya sea por cantidades determinadas y por una vez, ó ya por algun rédito; y que asimismo podrán vender y enagenar dichos bienes, como también conceder títulos de pertenencia á los que no los tuvieren legítimos para la adquisición y detención de bienes vacantes ó de incierto dueño, bajo los precios, pactos, condiciones y cláusulas correspondientes, y que les parezcan, dando cuenta á S. M. para su aprobación, con aplicación de todo á la construcción y conservación de caminos, ú otras obras públicas de regadíos y piedad, ó fomento de industria, sin perjuicio de las regalías de S. M., según su citada resolución de 18 de Agosto de 1779, y con inhibición absoluta de todos los tribunales. S. Ildefonso 36 de Agosto de 1786. El Conde de Floridablanca.

Es copia de la instrucción original, que he devuelto al Sr. Subdelegado general D. Francisco Perez de Lema, á quien la ha remitido con la misma fecha el Excmo. Sr. Superintendente general Conde de Floridablanca, primer Secretario de Estado y su Despacho, para que la publique y envíe á los Corregidores, Alcaldes mayores y demás Justicias ordinarias de estos reinos: de que certifico yo el infrascripto Escribano principal de la Subdelegación, y de Cámara de la Suprema Junta (que lo es la de Correos), donde deben fenecer los negocios de ella en grado de revista en los casos que se suplique de las sentencias ó providencia del expresado Sr. Subdelegado general, según lo resuelto en Real orden de 9 de Mayo de este año, de que también certifico.—Madrid 29 de Agosto de 1786.—D. Rodrigo Gonzalez de Castro.

Prosiguiendo el exámen de las antiguas Disposiciones españolas sobre naufragio y avería, hé aquí las restantes que conducen á mi propósito:

La Circular de 29 de Mayo de 1804, citada en la nota de la Ley 10, tit. 7, lib. 7, Nov. Recop., que inserta el antes transcrito art. 17, confirmó lo prevenido por este, mandando, que: "Los consules (tribunales mercantiles) conozcan de los resúltados de las averías, y de los contratos que dependen del mismo resultado ó tengan conexión con él"; lo que quiere decir según la misma nota, "que declaradas por el tribunal de marina la culpabilidad ó inculpabilidad de la avería, (cuyo conocimiento facultativo indudablemente debió corresponderle, como el de las arribadas) entiendan después los consulados sobre el cálculo y aplicación de lo que cada uno ha perdido y le corresponde, y por consiguiente sobre los contratos que para estos casos se hayan celebrado, pues todo es puramente mercantil."

Lo mismo expresan las RR. OO. de 29 de Noviembre de 1803 y 7 de Enero de 1805, que tratando de arribadas mandan, que: los Juzgados de marina solamente entiendan de las materias que tengan conexión con la facultad marinera, ó dependan de ella, por ejemplo, el resolver si las arribadas han sido forzadas, si las averías emanaron de negligencia malicia ó ignorancia del capitán ó de accidentes del mar, etc., pero que tratándose de estimar el valor de las averías en los cargamentos, y de los perjuicios que puedan seguirse á los interesados, conozca el tribunal del con-

saludo, como asunto meramente mercantil, con arreglo á las Ordenanzas de matrículas".

—Hay ni aún sobre estos puntos facultativos ó conexos con la facultad marinera tienen jurisdiccion los comandantes de Departamentos de Marina, capitanes de Puerto y demas empleados marítimos, porque no hay Tribunales especiales, mas que el militar para los casos expresados: así es que solo podrán emitir su dictámen, como cualquier perito particular, cuando el Juez competente crea oportuno o urrir á sus luces, si no es que nombra al efecto á cualquiera otro Facultativo ó Práctico para oír su opinion, lo que no le es prohibido.

Por fin, las Ordenanzas de Bilbao aprobadas y confirmadas en 2 de Diciembre de 1737 y en 27 de Junio de 1814, en el cap. XIX, encargándose de los casos en que los buques *se varan, naufragan, se quiebran* ó sufren otros accidentes de mar en las costas de la jurisdiccion del Consulado del mismo Bilbao, encomiendan al propio el procedimiento en tales siniestros en estos términos:—"Se ordena y manda que luego que sucedan tales desgracias se dé cuenta al Consulado y que inmediatamente que llegue á su noticia, [por aviso que se le dé ó en otra forma], acudan Prior y Cónsules ó cualquiera de ellos con sus Ministros á la villa, costa, puerto ó paraje de que se hallare el navio naufragado, sus fragmentos, carga y demas á él tocante, y hagan cuantas diligencias les sean posibles para salvar y asegurar lo uno y lo otro, mediante la jurisdiccion que tienen, y que como protectores y padres del comercio, y que pueden y deben entender en estas materias con mas aplicacion, desvelo y cuidado, procurarán el remedio y alivio de las partes interesadas, como lo han tenido y tienen de Ordenanza, uso y costumbre, averiguando con toda vigilancia y justificacion lo que á cada interesado tocara, para que se reparta entre ellos segun las reglas de comercio, y que irán puestas en esta Ordenanza; procediendo, contra algunos si se hallaren culpados en el naufragio y contra robadores y ocultadores, si hubiere por sí ó sus ministros, y quienes tengan su comision por prision y todo vigor de justicia, oyendo en ella á los culpados verbal ó judicialmente, como vieren pide la causa, determinándola breve y sumariamente, la verdad sabida y buena fé guardada á uso de consulado, y como se practica en las demas dependencias; con que en cuanto á su jurisdiccion se observe, como siempre se ha observado la que les está concedida por los privilegios insertos al principio de esta Ordenanza, y que por las leyes y cédulas reales á esta razon"; Art. 1.º

"En el interin que se acudiere por parte del consulado al paraje del naufragio, se ordena que todos los pilotos y gente de mar de aquella costa, y demas personas cercanas acudan á procurar salvar lo que naufragare, poniéndolo en un paraje con toda cuenta y razon, para que con lo demas que se fuera salvando esté en la debida custodia, sin que nadie sea osado á extraer ni ocultar cosa alguna, como ni tampoco á abrir cajon, fardo, ni hacer otra novedad, hasta que se lleve por parte del consulado á dar las demas providencias que convengan, de manera que haya toda la justificacion que se requiere: pena de quien ocultare

"cualquiera cosa, ó parte de dicho navio ó su carga, incurra en las establecidas por leyes reales, á cuya ejecucion se procederá con el mayor rigor para que se eviten los gravísimos daños y perjuicios, que de darse lugar á semejantes ocultaciones, robos ó extracciones se siguen á los comerciantes y navegantes"; Art. 2.º

"En habiéndose ya salvado todo lo que se haya podido, así de navio como de carga, se hará por dicho Prior y Cónsules conducir por mar ó tierra á esta villa ó paraje que les parezca mas cómodo ó que se señalaré por los interesados, poniendo todo por inventario con la debida cuenta y razon; y si fuere menester hacer algun beneficio en los fardos ú otras mercaderías que se hayan averiado con el agua salada, mandarán se ejecute por los oficiales y gente práctica, tambien con la debida cuenta y razon, para que de todo haya y se pueda despues liquidar la que al fin se formare para con todos los interesados, como se acostumbra, y en esta Ordenanza se contenirá; Art. 3.º

"Si algunas mercaderías salvadas no pudieren repararse ni librarse del daño de la averia recibida y se viere que se van perdiendo, se harán vender en público remate, ó como mejor se hallare convenir por dicho Prior y Cónsules; y su importe se pondrá en lugar de ellas en poder del depositario ó persona á quien se hubiere cometido el cuidado de todas las cosas salvadas, para que cuando llegue el tiempo de la cuenta, se pueda hacer y haga el prorrato y distribucion debida, en conformidad de lo que en esta razon se prevendrá en el capítulo de averías, que irá puesto en esta Ordenanza; Art. 4.º

"Si de lo salvado parecieren alguna ó algunas personas á quienes pertenezca fardo, cajon, barrica ú otra cosa, se procederá á su entrega, segun irá prevenido en esta Ordenanza en el capítulo de averías; Art. 5.º

"Cualquiera persona que sacare del fondo del mar, ó hallare sobre sus olas ó arenales (despues del naufragio y librado lo demas del navio y su carga) géneros, mercaderías ú otras cosas, deberá ocurrir á entregarlo á disposicion y orden del Prior y Cónsules dentro de veinticuatro horas, para que lo ponga con lo demas, que se hubiere salvado; pena de que pueda procederse contra los que así no lo hicieren como contra encubridores, ocultadores ó robadores: y se declara que los tales que despues de haberse salvado cuanto se hubiere podido del naufragio y abandonándose ya por los interesados, hallaren dichos géneros [sacándolos del fondo del agua ó de otra manera] y los restituyeren; han de haber, y se les deberá dar la tercia parte de lo que manifestaren y entregaren, por razon de su trabajo y hallazgo, para que por este medio se les incite á su busca y salvamento, y se eviten las extracciones y ocultaciones que en semejantes casos se suelen experimentar; Art. 6.º

"Y por cuanto puede tambien acontecer que de navio naufragado en otras costas echazon que se hizo, ú otro semejante accidente traiga el mar, y arroje en arenales de la jurisdiccion de este Consulado, sus canales ó puertos algunas mercaderías; para en estos casos se ordena y manda, que cualquiera persona que lo hallare, dé luego cuenta en dicho Consulado, para que se proceda hacerlo publi-

"car, con sus señales, números y marcas, para que si pareciere dueño de ello se le den las dos tercias partes y la otra *tercia* sea para el que lo halló y manifestó; y si no pareciere dueño legítimo á quien pertenezcan, se le dará la *mitad* al tal que lo halló y manifestó, y la otra mitad deberá ser y aplicarse para reparos y beneficios de la Ría de este Puerto; Art. 7.º"

Eran, pues, los Consulados, ó sea los Tribunales Mercantiles los que en *naufra-
gio ordinario* procedían á prevención con la autoridad militar de marina al salvamento de náufragos, buque y carga, esto es, á practicar las *primeras diligencias* ya expresadas, y á la continuacion de las mismas hasta su cumplido término, entendiéndose en los incidentes comerciales respectivos, así es que en los mismos *casos comunes é inculpables* deberán ser el juez del fuero comun con jurisdiccion en la costa en donde se verifica el naufragio ó á la que llegan los objetos de él, quien conozca del caso, supuesto que los tribunales mercantiles quedaron abolidos por el art. 13 de la Constitucion de 1857 y por el 45 de la ley de 23 de Noviembre de 1855, que dijo: Los Jueces del fuero comun conocerán de los negocios de comercio..... sugetándose á las Ordenanzas y leyes peculiares del ramo."

Se ha dicho antes, y es necesario repetir, que no sucederá lo mismo cuando las embarcaciones ó efectos náufragos sean del servicio de la Nacion, porque entonces estando interesada la Federacion la competencia es del Juez federal, como tambien cuando aunque el buque no pertenezca al gobierno, el siniestro se deba á malicia ó delito cometido en la Alta-mar, segun los principios de la Constitucion de 1824.

A fin de que quede completo el estudio sobre averías ya iniciado en los antecedentes párrafos, y para la cumplida inteligencia de los artículos 3.º, 4.º y 5.º del Cap. XIX de la Ordenanza de Bilbao antes insertos, hé aquí las disposiciones á que ellos se refieren:

CAPITULO VEINTE.

De las averías ordinarias, gruesas y simples, y sus diferencias.

1 MEDIANTE las dudas y diferencias que suele haber en razon de las averías que de continuo se causan, así en navíos como en los géneros y mercaderías, queriendo á veces que las ordinarias ó simples sean gruesas, y al contrario, y sobre el modo de contarse: Se ordena que por *avería ordinaria* deberán entenderse todos aquellos gastos menudos que hacen y causan los capitanes ó maestros de navíos durante un viage, ya en los puertos adonde por fuerza del temporal arriban, ó ya en los de su destino para la descarga y hasta la total conclusion de ella; es á saber, en los pilotages de costas y de puerto, lanchas, derecho de bolisa de piloto mayor, atages de que se valieren, el anclage, visita, fletes de gabarras [en caso de no subir el navío], y descarga hasta ponerla en el muelle.

2. Se continuará la costumbre de hasta aquí en pagar esta avería ordinaria del flete sencillo que trajeren las mercaderías que vinieren de los dominios de la Inglaterra á razon de quince reales de vellon por escudo, y doce y medio por ciento de avería ordinaria en la misma especie de vellon; entendiéndose que au qu

os conocimientos contengan dos fletes ó mas, no se regulará la avería por mas que doce y medio por ciento de lo que montare el flete sencillo.

3. Por cada ducado de plata [en cuya especie se arreglan regularmente los fletes de los puertos de Flandes, Holanda y Hamburgo] se pagarán á saber, por el que contuvieren los conocimientos de Holanda, á razon de veinte y cuatro reales y doce maravedís de vellon [en que se incluyen el ducado de flete, sus averías, sombrero ó primage]; por el ducado de Hamburgo de los que así bien contuvieren los conocimientos, se regularán veinte y tres reales y quince maravedís de vellon (en que se comprenden el ducado de flete, su avería ordinaria y primage ó sombrero); y por los de Ostende, Dunquerque y otros puertos de Flandes, se pagarán diez y ocho reales y tres cuartillos de vellon [en que igualmente se incluyen el ducado de flete, sus averías ordinarias y primage ó sombrero.] Todo lo cual es arreglado á la inconcusa práctica de este Comercio.

4. Por lo correspondiente á fletes del reino de Francia, no obstante que la avería ordinaria es fija de un diez por ciento, se experimenta diversidad, por razon de lo que suele variar el sombrero ó primage del capitán; y para evitar diferencias en su calculacion, supuesto que el mas ordinario sombrero ó primage es el de otros diez por ciento, en este caso se imputarán los veinte por ciento al principal, y entonces se regulará cada real de plata de flete, con la avería y sombrero, á dos y cuartillo reales de vellon, y á esta proporcion será mas ó menos, segun lo que suba ó baje de dicho diez por ciento el sombrero ó primage del capitán; y si los fletes vinieren en libras tornesas ú otro cualquiera linaje de monedas extranjeras reduciéndolas primero á reales de vellon, se regularán respectivamente segun la regla que va propuesta para ejemplo.

5. Cuando de otros cualesquiera puertos de España y Portugal no se expresare en los conocimientos lo que se haya de pagar de avería ordinaria, se deba reglar á razon de diez por ciento del valor de los fletes.

6. Cobrándose así por los dichos capitanes ó maestros, no podrán estos con pretexto algunos pretender otra cosa por razon de dicha avería ordinaria.

7. Si acaeciére que viniendo á este puerto algun navío con carga para él, le sea forzoso por causa de temporal ú otro accidente ponerse á la boca de otro puerto para guarecerse y librarse con su carga del riesgo, y que á este tiempo saliéndole las lanchas á quererle entrar y asegurar, pusieren la condicion y gravámen de que las haya de pagar por ello cantidad excesiva á la regular y correspondiente [como ha sucedido diversas veces, y resultado en algunas de ellas haber convenido los capitanes en el estado de tal necesidad en dar la cantidad que se les ha pedido], por obviar las diferencias ó contenciones que de esto se han experimentado, y atendiendo á que respecto de no ser mas que trabajo de lanchas, parece debía soportarlo el navío solamente, y quedar libres los dueños de la carga con pagar las averías de la calidad prevenida en los números precedentes; se declara y ordena que en semejantes casos [por ser extraordinarios] el Prior y Cónsules regulen y separen lo que de ordinario se paga á las lanchas por entrada en tiempo de bonanza, y lo

apliquen como avería simple solamente al navío, y el exceso, hasta la cantidad que se pagare por causa del temporal, será avería gruesa, que se repartirá segun se prevendrá en el capitulo de su reglamento: bien entendido que para la averiguacion de todo deberán traer dichos capitanes la certificacion y demas instrumentos y recados justificativos que se requieran y fueren conducentes.

8. Avería gruesa es aquella que se origina de los medios que se interponen para librar al navío y su carga de naufragio, como cuando se arrojan al mar algunos géneros, mercaderías ó efectos y bote, ó cuando se abandonan ó cortan áncoras, cables, mastes, maniobras, cordages, velas y otros cualesquiera aparejos de la embarcacion.

9. Tambien es avería gruesa el ajuste que un navío mercante encontrando con corsario hiciere por rescatarse, sea para pagar en dinero ó bien de entregarle mercaderías de la carga; y lo mismo, cuando en tales lances se viese obligado el capitán á pasar á bordo del corsario dos ó mas de sus marineros por vía de rehenes, los gastos que estos hicieren hasta restituirse á sus casas, y los sueldos devengados si los ganaren.

10. Así bien se entiende y declara por tal avería gruesa cuando hallándose un capitán en surgidero, rada ó bahía esperando ocasion de salida de algun convoy con el cual deba navegar; y por este motivo, y el de mucha ola de mar ú otro legítimo, no pudiendo al salirse levar la ancla á tiempo, largare chicote por mano.

11. Igualmente se tendrá por dicha avería gruesa el cable y ancla que hallándose un capitán con su navío en alguna abra con designio de entrar en alguna ria se viere precisado á largarla por lograr la entrada, bien entendido que si despues se pudieren sacar y recoperar dicha áncora y cable, entrarán á dicha avería solamente los gastos que en esto hubiere.

12. Asimismo es avería gruesa el daño que padecieren las mercaderías cuando á fuerza de grandes mares se hallase la embarcacion tan cargada de agua en la cubierta, que por no bastar los invernales para el desahogo de ella le fuere preciso al capitán hacer algunos agujeros, y de ellos resultare el daño.

13. Tambien es tal avería gruesa el daño originado de echazon que se haga á fuerza de temporal, de alguna parte de la carga, como por ejemplo: si en lance semejante se ofreciese sacar barriquería ú otra cosa de licor, y recibiendo esta algun golpe y rompiéndose, se derramase lo que encerraba sobre las demas mercaderías que quedaren; y consiguientemente lo será, si al sacar algun fardo de peso cayere sobre barriquería tambien de licor, y por ello se derramase.

14. Si acaeciese que llegando un navío á la vista de algun puerto con deseo de tomarle por causa de temporal, ó sin él, ó bien á la del de su destino, y que para la entrada se viese precisado á descargar á otro barco parte de su carga para alijarle, y sucediese perderse despues el tal barco; para en este caso se ordena y declara que todo el valor de los efectos perdidos en él, deberá entrar en avería gruesa, y que la pagarán los demas géneros que se hubieren salvado en dicho navío alijado, cuyo valor y flete, entrarán tambien á la prorata de ella: y si al contrario,

sucediere que el tal barco ó embarcacion á que se pasaron dichos efectos se salvara, y el dicho navío alijado se perdiere, no deberá lo salvado entrar á contribuir á dicha avería gruesa, si solo á los cortos gastos de fletamento de dicho barco salvado, y el flete correspondiente al navío perdido; y perdiéndose ambas embarcaciones, y recuperándose despues algunas de las mercaderías que habian quedado en el navío, se ordena tambien que de estas no se deberá resarcir el daño de las que en dicho barco perecieron; porque el evento ó causa porque fué hecha la traslacion no se consiguió.

15. Igualmente se tendrá por tal avería gruesa todo lo que se gastare con lanchas, y en otra manera para hacer flotar algun navío que por accidente se hallare varado con su carga en la costa.

16. Habiendo en la navegacion precisa echazon de algunas mercaderías, hecha con el fin y por el cuidado de salvar otras, si despues se perdiere no obstante el navío en la costa; en este caso se ordena y declara que lo que de ésta pérdida se pudiere salvar y coger en la costa ó parage de ella, haya de pagar el valor de lo que se echó antes á la mar, entrando aquello en avería, igualmente que el daño y gastos que hubiere tenido lo salvado, arreglándose como avería, á proporcion del valor de cada cosa, así echada como salvada.

17. En la misma forma se declara y deberá tenerse por avería gruesa el gasto hecho en curacion de heridas que en defensa contra piratas, corsarios, y de otra manera que mire á preservar navío y carga, resultaren al equipage en su viage; y por consiguiente, lo que en caso de muerte de algunos y salvamento del navío se aplicare á su viuda ó hijos.

18. Así bien serán de avería gruesa los sueldos y mantenimientos del equipage de un navío detenido ó embargado en un puerto por el Soberano de él; esto es, en el caso de estar ajustado por meses su fletamento; y cesará la obligacion de la paga de este desde el dia de dicho embargo ó retencion hasta el de su libertad, que entonces volverá á correr y continuarse.

19. Cuando el fletamento no fuere ajustado por meses, sino por un tanto, y sobreviniere el mismo accidente de detencion ó embargo, no deberán estar dichos sueldos y alimentos á dicha avería gruesa, porque han de ser del cargo del dueño del navío ó su capitán.

20. Tambien será avería gruesa, si sucediere que navegando un navío cargado para su destino, se viese su capitán precisado por ocasion de mucha tormenta, temor de enemigos, ó por accidente inevitable á arribar á algun puerto, ya sea para reparar el navío, ó ya para esperar á asegurarse de sus riesgos, y en su detencion necesitase de dinero en confianza, ó bien á la gruesa, y por no hallarlo le fuese forzoso vender algunas mercaderías á precios ínfimos, y menos del justo valor que tendrían en el puerto de su destino; pues en este caso, constando por instrumentos justificativos haberse causado lo referido y dicho menoscabo de mercaderías en beneficio comun, se deberá pagar y entrar como tal avería gruesa sueldo á libra por navío y carga, rebajando lo que constare y se averiguare haberse empleado en compra

de alimentos, paga de sueldos ú otra cosa particular de dicho navío y su equipage porque esto se declara y ordena deberá estimarse por avería simple, y de cuentas y cargo del capitán.

21. Pudiendo suceder en ría ó puerto incendio en un navío á que estén muy cercanos y pegantes otros con el mismo peligro, y ser preciso para evitarle [como único medio] destruir ó echar á pique á tiempo el que estuviere mas inmediato, se podrá hacer, y en este caso se ordena que los demas navíos y sus cargazones deberán contribuir en la paga del que así se hubiere destruido, y resarcir el daño de él y su carga á prorata entre ellos y él, mediante la conservacion que recibieron de destruirlo.

22. Acaeciendo varamiento de un navío con su carga en la costa ó puerto de su destino, ó en otro adonde en su navegacion le fué forzoso arribar, y necesitando para su precisa descarga algun rompimiento [por no poder cómodamente lograrse esta por la escotilla por accidentes de olas y embates del mar, mareas, fi queza del mismo navío ú otro que no púe llegar sin dicho rompimiento]; en este caso los daños ocasionados á dicho navío y su carga deberán entrar y entenderse por avería gruesa; y por consiguiente, los gastos que aunque se descargase por la escotilla se hubiesen causado antes con dicho navío, ya con el fin de flotarle y sacarle á canal enteramente con su carga, ó ya de prepararle en la manera posible en el parage de su varamiento, para la saca de ella, por haber redundado todos en beneficio y preservacion suya: pero si despues que con efecto entregase la carga por escotilla, movido de dichos embates y olas de mar ú otro cualquier accidente, se quebrantase y rompiese en parte, ó del todo se perudiese dicho navío; este daño deberá entenderse y se declara por avería simple, por ser de cuenta del capitán, sin dependencia de las mercaderías, pagándosele por estas su flete debido y correspondiente, con el descuento del coste que tuvieren las embarcaciones en que se condujeren dichas mercaderías al desembarcadero de su destino.

23. Cuando en el caso y términos que contiene el número precedente sucediere no poderse sacar el todo de la carga, sino parte de ella, perdiéndose la demas, los dueños de las mercaderías así sacadas las podrán recoger para sí por sus números y marcas, pagando los gastos que les correspondan, sin dependencia ni saneamiento de las que se hubieren perdido.

24. Siempre que resultare naufragio (en parte ó en el todo) de un navío y su carga y arrojare despues el mar á sus costas porcion de mercaderías, en este caso se ordena que podrá averiguarse por las marcas, números, ó en otra forma, su pertenencia se entregue á sus dueños, con independencia de los otros interesados en la demas carga, pagando los gastos que causare su recobro sueldo á libra: pero si entre ellas salieren algunas que por no contener, ó no distinguírseles marcas, ó por otros motivos, no se conociere por entonces de quien sean; en este caso las que así salieren y se recogieren, se deberán repartir prorataadas por sus especies entre los que de dichos interesados las tenían semejantes, y se perdieron ó naufragaron.

25. Avería simple se entiende por aquellos daños causados distintamente al

navío ó algunas mercaderías, cuyo perjuicio deberá padecerse sola y respectivamente por la parte que le recibiere; es á saber, por los dueños del navío, los daños causados á su casco y aparejos; y por los interesados en la carga, los que á ésta hubieren resultado: todo segun los motivos que lo ocasionen, como para la inteligencia de ello y su distincion se especificará por menor en los números siguientes.

26. Lo primero se declara por tal avería simple todo daño que resultare á la carga por vicio ó corrupcion de ella misma durante el viage de su conduccion.

27. Tambien se deberá tener por tal avería simple el derramamiento de cualquier licor de barricas y sus mermas que por este accidente se reconocieren, no siendo por falta de arrumage, que en este caso será de cuenta y cargo del capitán.

28. Igualmente será tal avería, el daño y menoscabo que durante el viage se ocasionare á cosa ó parte de la carga, ya sea por tempestad, ó ya por corromperse ó por derramamiento de licores.

29. Asimismo se deberá reputar y se declara por dicha avería simple cualesquiera mercaderías que yendo sobre cubierta del navío llevaren el mar y vientos, ó por tempestades se arrojaran, por ser de la obligacion de los capitanes ponerlas debajo de escotilla, en cuyo caso se previene que el daño que de ello resultare á sus dueños, recaerá sobre dichos capitanes.

30. Tambien deberá tenerse por tal avería simple el menoscabo ó pérdida de velas, jarcias ó mastes que rompiere la tempestad, y los cables y áncoras, que estando dado fondo al navío, faltaren por esta causa.

31. Entiendese asimismo por dicha avería el importe del flete que se diere á una embarcacion que trajere mercaderías de un navío perdido al lugar de su destino; porque esto lo deberá pagar el capitán de él, y cobrar el flete primitivo de las mercaderías que trajere.

32. Es tambien avería simple el daño que por incendio accidental recibiere un navío y su carga.

33. Igualmente se tendrá y declara por tal avería simple el fardo ó fardos ú otros efectos de mercaderías que un navío de guerra, amigo ó enemigo, corsario ó pirata, sacare de otro mercantil, no habiendo intervenido circunstancia de ajuste con su capitán ó equipage, ú otra de las prevenidas en los números precedentes: pero si viendo dicho capitán que se le quiere sacar algun fardo ó fardos de mucho valor, y en lugar de ellos pudiere hacerle llevar otro ú otros inferiores; en tal caso estos tales fardos ó cosas con que hubiese podido contentar al navío de guerra, corsario ó pirata, serán de avería gruesa, como queda dicho; á diferencia de la simple que arriba se declara, para en el caso de llevarsele y sacársele con violencia.

34. Asimismo será tal avería simple el daño ó rompimiento que se causaren dos navíos golpeándose uno con otro por encuentro ó tropiezo accidental, así en el mar, como en puertos y surgidores, soltándose ó faltando las amarras en fuerza de temporal, avenidas de rios ú otro cualquiera caso no pensado; porque cada

cuál deberá sobrellevar dicho daño de rompimiento ú otro menoscabo, y por consiguiente las mercaderías que contengan, y sus dueños, el que á estas se les hubiere ocasionado: pero siempre que de intento y advertidamente por malicia y voluntad del maestro y gente de alguno de dichos navíos, ó por negligencia y poco cuidado en las amarras se ejecutare dicho golpe y rompimiento; en este caso el tal causante deberá pagar enteramente todos los daños que de ello se hubieren seguido, así al otro navío y carga, como al suyo y la que este tuviere.

35. También será avería simple cualquiera daño que viniere á las mercaderías despues de desembarcadas en Olaveaga ú otra parte de esta Ria, de los navíos á las gabarras, para traerlas á los muelles de esta villa; ya sea por irse á pié que las tales gabarras, ó ya por otro cualquier accidente: y para en este caso se ordena que los dueños de las mercaderías dañadas tendrán su recurso contra quienes les convenga y haya lugar.

36. Igualmente se considera y estima por avería simple cualquiera daño de rompimiento y avería que reciba una embarcacion con mercaderías que trajese por esta Ria de descarga de navíos, encontrando y dando contra alguna uña de áncora; pero se declara y ordena que cuando en semejante caso se viere y reconociere estar la tal áncora sin su boya en la forma debida, el dueño de ella será obligado á la paga de dicho rompimiento y daño.

CAPITULO VEINTE Y UNO.

De la forma de contar y reglar la avería gruesa.

1. Por cuanto en el modo de contar y reglar la avería gruesa se han ofrecido algunas dudas y diferencias; para que en adelante no las haya y se corra con igualdad, se ordena que siempre que hubiere tal avería gruesa se ha de contar y ajustar entrando el valor del navío, sus aparejos y mitad de fletes; todo lo que dieren los pasajeros, si los hubiere; el importe de las mercaderías, perlas, piedras preciosas, oro, plata ó moneda, y los demas géneros y cosas que contenga la nao.

2. Para la liquidacion del valor de todo se tasará el navío por peritos nombrados por los interesados, ó de oficio en rebeldía.

3. Las mercaderías y demas de la carga se regulará á voluntad de la mayor parte de dichos interesados en cantidad, ya sea por el valor que contengan las facturas (manifestándose estas originalmente, juradas y firmadas luego inmediatamente por los interesados que fueren de esta villa, y por los de fuera, siendo de estos reinos de España dentro de treinta dias; y siendo las mercaderías por cuenta y riesgo de interesados de estos reinos dentro de cuarenta dias) ó ya por no conformarse con lo referido el capitán, tasándose tambien dichas mercaderías; de manera que nunca se haga esta cuenta y regulacion por fletes, ni en otra forma que por su valor, como queda dicho, á menos de convenir en ello, así interesados como capitán, sin que nadie lo impugne.

4. La tasacion (si se hubiere de hacer) ha de ser dando á las mercaderías el precio corriente en el puerto de su destino en aquel tiempo, y segun el estado que tuvieren y su calidad.

5. Para saberse el número, calidad y cantidad de las mercaderías arrojadas por echazon al mar, ó robadas y quitadas por piratas, que hayan de entrar en tal avería gruesa, se ha de estar á la razon que diere de ellas con justificacion legítima el capitán, y su valor se regulará por las facturas y conocimientos, dándoles sobre ellas el que tendrían en el puerto de su destino si hubieren llegado bien tratadas y acondicionadas.

6. Cuando se reconociere no expresarse fielmente en las facturas la calidad, cantidad y valor de algunas mercaderías, y se hallare ser de mayor estimacion que la que se les dió en ellas, se estará (siendo de las salvadas) á su legítimo valor, y se regularán segun él, y si fueren de las pérdidas solo se les dará el que constare de dichas facturas.

7. Si hubiere mereaderías que hayan venido bajo de conocimiento, y se hayan echado al mar ó robádose por piratas ó en otra forma de las que quedan prevenidas en el capítulo próximo antecedente de esta Ordenanza, para que debiesen entrar á dicha avería gruesa, no han de ser admitidas al reglamento, ni se hará cuenta de ellas; pero si no hubiesen sidos echadas ni robadas, y llegaren al puerto, entrarán á contribuir como las demas salvadas.

8. Resultando la avería gruesa por rescate de apresamiento; entrarán tambien á la contribucion de ella los sueldos de capitán y marineros; respecto de que si hubiesen sido llevados con el navío y carga en dicho apresamiento, cesarian sin el remedio del rescate dichos sueldos y padecerian mayores daños con la pérdida del todo; entendiéndose que si el apresamiento se hizo navegando desde este puerto, deberán contarse los sueldos ganados hasta el dia del rescate; y si aconteció de vuelta desde otro puerto para este se contarán desde que en aquel se comenaron á ganar hasta el dia tambien del rescate.

9. Originándose tambien dicha avería gruesa de cortadura de palos pérdida de velas, cables y otras cosas de los aparejos del navío que deban entrar en ella, se estimarán segun y como valian al tiempo que se cortaron, rompieron ó abandonaron, á juicio y averiguacion jurídica.

10. Habiéndose ya liquidado y sabido el valor del navío, carga, y todo lo demas que queda prevenido, se repartirá la avería gruesa prorrateada sueldo á libra entre los interesados de uno y otro respectivamente."

Sobre la intervencion de los Agentes comerciales extranjeros en caso de naufragio, avería ú otros accidentes de mar de buques estraños, véase la ley de 26 de Noviembre de 1859 con sus notas en donde corren diversas circulares al caso, en las páginas 47, y siguientes del tomo 3.º de esta obra.

Sobre los auxilios que deben darse por las Aduanas á las embarcaciones extranjeras en casos de malos temporales que las obliguen á arriivar á nuestros puertos, hé aquí el artículo XX de la Ordenanza general de Aduanas marítimas y fondearizas de 31 de Enero de 1856.

" ARTICULO XX.

"—A todo buque nacional ó extranjero, que llegue á los puertos, arrojado por

un temporal, ó con el objeto de remediar averías, se le ministrarán en el acto por la aduana marítima y por la capitania del puerto, todos los auxilios de que necesita permitiéndole desembarcar el todo ó parte del cargamento que trágere, si se considera que pueda dañarse ó perderse, ó que es absolutamente necesario para la carena ó reparación del buque, pero de este desembarco tomará una noticia especificada la aduana, expresándose en ella los bultos, marcas, números de los tercios y su contenido, si se pudiere determinar, y depositándose todo ó en los almacenes de la aduana, ó en otra parte que sea á satisfacción del administrador, Esto se hará con intervencion del Cónsul de la nacion á que pertenezca el buque y si no existi-se este agente, se ocurrirá á otro cónsul de una nacion que esté en paz con el país de cuya bandera sea el buque. En cuanto á las embarcaciones nacionales que se hallaren en el caso que expresa este artículo, se ocurrirá al Juez de Hacienda, y en su defecto á la primera autoridad política, para que con acuerdo de ella se practiquen todas las operaciones necesarias. Queda prevenido que el gobierno no es responsable de ninguna pérdida, daño, demérito ó menoscabo que por estos accidentes sufran, ya la embarcacion, ya los efectos que contenga. Con el expediente respectivo, que deberá formarse de lo que ocurra, se dará cuenta por el primer correo á la Junta de Crédito Público.—Esta no existe, así es que el aviso se dará al Ministerio de Hacienda.

Respecto á la calificación de la avería para el efecto de rebajas de derechos á los efectos averiados, hé aquí tambien la frac. 6.ª del art. XXII de la misma Ordenanza.

“SESTA.—En el caso de avería de los efectos, se reunirán para calificar la rebaja que deban sufrir en el pago de derechos, el administrador, vista, comandante del resguardo y dos comerciantes nombrados por el interesado, y ya sea con acuerdo ó con mayoría de votos, se hará una calificación de los efectos que hubiesen sufrido detrimento, levantándose una acta, cuyo original se remitirá á la Junta de Crédito Público, y sirviendo el duplicado para justificar la partida.”

PRESAS MARITIMAS.—Juicio sobre ellas. Presa es “el pillaje, botín ó robo que se hace y toma al enemigo en la guerra, así por tierra como por mar, y especialmente las naves enemigas de que se apoderan los corsarios autorizados al efecto.

Los comandantes de Marina fueron los autorizados por la Ordenanza de matrícula en 12 de Agosto de 1802 para el conocimiento de presas conducidas ó remitidas á los Puertos de España: los gobernadores ó comandantes de armas de las Provincias, cuando los buques enemigos por temporal ú otro accidente se habian vendido á las fortalezas ó destacamentos de las costas; y los Juzgados de Marina, cuando el enemigo era perseguido de buque por guerra ó Corsario español, y así se rendia.—El procedimiento decretado debia ser sumario, con audiencia de apresadores y apresados y con consulta del auditor, debiendo pronunciarse el fallo sobre legitimidad ó invalidacion de la presa á las veinticuatro horas, teniéndose presente para la sentencia la Ordenanza particular de Corso y presas y órdenes posteriores relativas.

Por lo que hace á la República mexicana por Decreto del Congreso de 9 de Junio de 1824 se dijo lo siguiente:

“Art. 1.º El poder ejecutivo dará patentes de corso á los nacionales y extranjeros.

“Art. 2.º Se ajustará por ahora á la Ordenanza española contenida en la ley 4.ª, tit. 8, Lib. 6 de la Novísima Recopilacion de Castilla, con la 5.ª, 6.ª y 8.ª que se le siguen, en lo adaptable y que no esté en oposicion con nuestro actual sistema y leyes vijentes, pudiendo tomar mayores precauciones respecto de los extranjeros no nacionalizados.

“Art. 3.º A la posible brevedad formará un reglamento de Corso, que remitirá al Congreso para su aprobacion.

La Circular de la Secretaría de Guerra de 16 de Agosto de 1830 que trae las prevenciones para el arreglo y legitimidad del Comercio marítimo nacional, en la prevencion 9.ª declara que el armamento en corso debe sujetarse á las formilidades prevenidas en el título 10 de la Ordenanza de matriculas y á las que se designan en la particular de corso de 1801.

No hay disposicion posterior al caso; así es que hay que estar á la expresada Ordenanza de corso de 20 de Junio de 1801, que es la ley 4, tit. 8, Lib. 6, Nov. Recop. y á demas á la ley 6,ª siguiente, que trae las reglas para causas de presas, al trat. 6.º, tit. 5.º de las Ordenanzas para el gobierno económico-político de la Armada naval impresas en 1748; á los tit. 9.º y 10 de la Ordenanza de matriculas de mar de 12 de Agosto de 1802; al Decreto de 8 de Octubre de 1820; al de 20 de Noviembre de 1829; al de 10 de Febrero de 1842; al Reglamento de 26 de Julio de 1851; á la Circular de 16 de Agosto de 1830; al reglamento de 26 de Julio de 1851; y al Decreto de 8 de Enero de 1857.—Estas disposiciones se insertarán, si es posible, y si no baste la indicacion de ellas, que verdaderamente tengo triste experiencia de que no son muy conocidas, aun por Letrados.

PRESAS DE TIERRA.— Quien conoce de ellas. Es otro punto que merece exámen el conocimiento de presas de tierra, que tambien confió la Constitucion de 1824 á los tribunales federales, cometido que no creo conserven, si por presa de tierra se entien- de el botín adquirido en la guerra, pues si se trata de las mismas marítimas transportadas á tierra de cualquiera manera, tampoco cabe disputa.

Botín, segun lo definió Escriche en su Diccionario de Legislacion es: “El despojo que logran los soldados en el campo ó país enemigo en los asaltos y batallas.”

D. Carlos Calvo en su Derecho internacional de Europa y América, cap. 6, § 447 dice: “Bajo la palabra botín se comprenden todos los objetos muebles y corporales arrebatados al ejército enemigo ó personas que no forman parte de él, como sucede cuando se entrega al saqueo una ciudad tomada por asalto.”—Dice despues, que el Congreso de los Estados-Unidos de América tiene facultades para repartir el botín entre los captores ó para reservarlo al tesoro; y que no habiendo disposiciones especiales, corresponde la decision de los casos que ocurran al Presidente de la República, como general en jefe de los Ejércitos; pero esta doctrina no es aplicable á México, porque sobre no tener tal carácter el Presidente, hay, como veremos Leyes especiales al caso.