

1887 X
CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO DE CÁDIZ.

LOS TRIBUNALES DE COMERCIO

Y EL

CONGRESO JURÍDICO ESPAÑOL,

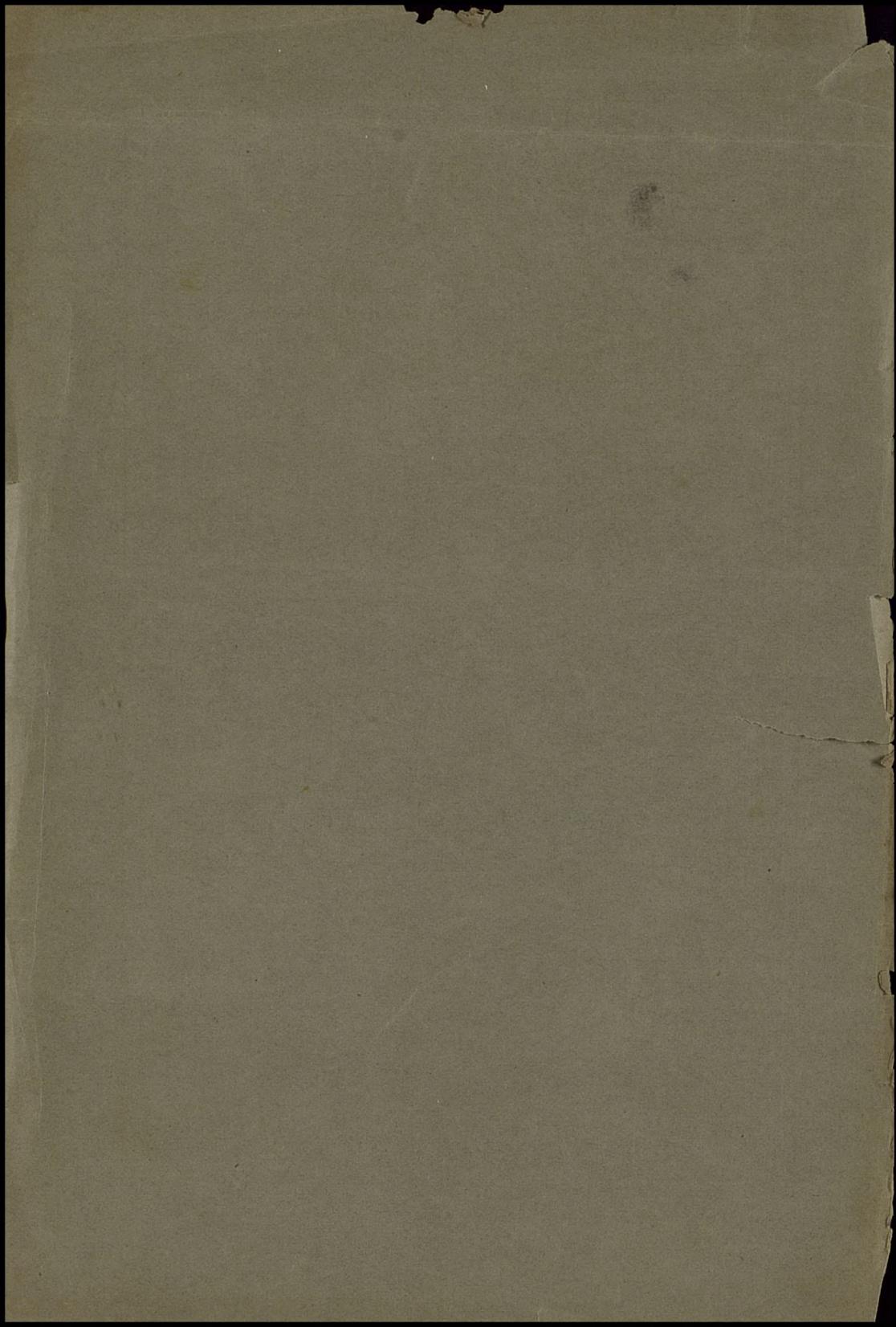
POR

DON SALVADOR VINIEGRA.

CADIZ.

IMPRESA DE LA REVISTA MÉDICA DE D. FEDERICO JOLY
CEBALLOS (ANTES BOMBA) NÚMERO I.

1887.



BBH7, 14a

CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO DE CÁDIZ.

LOS TRIBUNALES DE COMERCIO

Y EL

CONGRESO JURÍDICO ESPAÑOL,

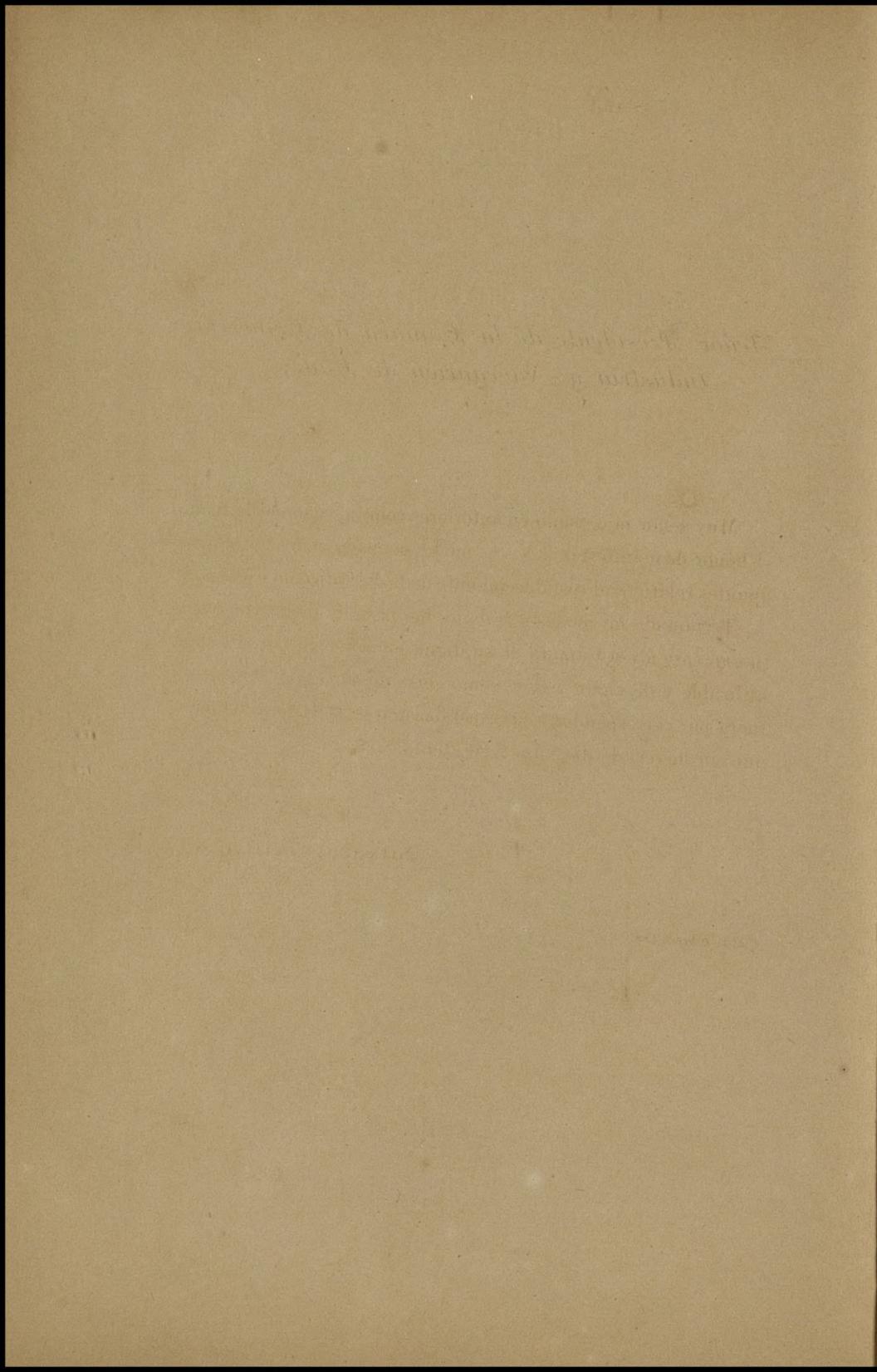
POR

DON SALVADOR VINIEGRA.

CADIZ.

—
IMPRESA DE LA REVISTA MÉDICA DE D. FEDERICO JOLY
CEBALLOS (ANTES BOMBA) NÚMERO I.

1887.



*Señor Presidente de la Cámara de Comercio,
Industria y Navegación de Cádiz.*

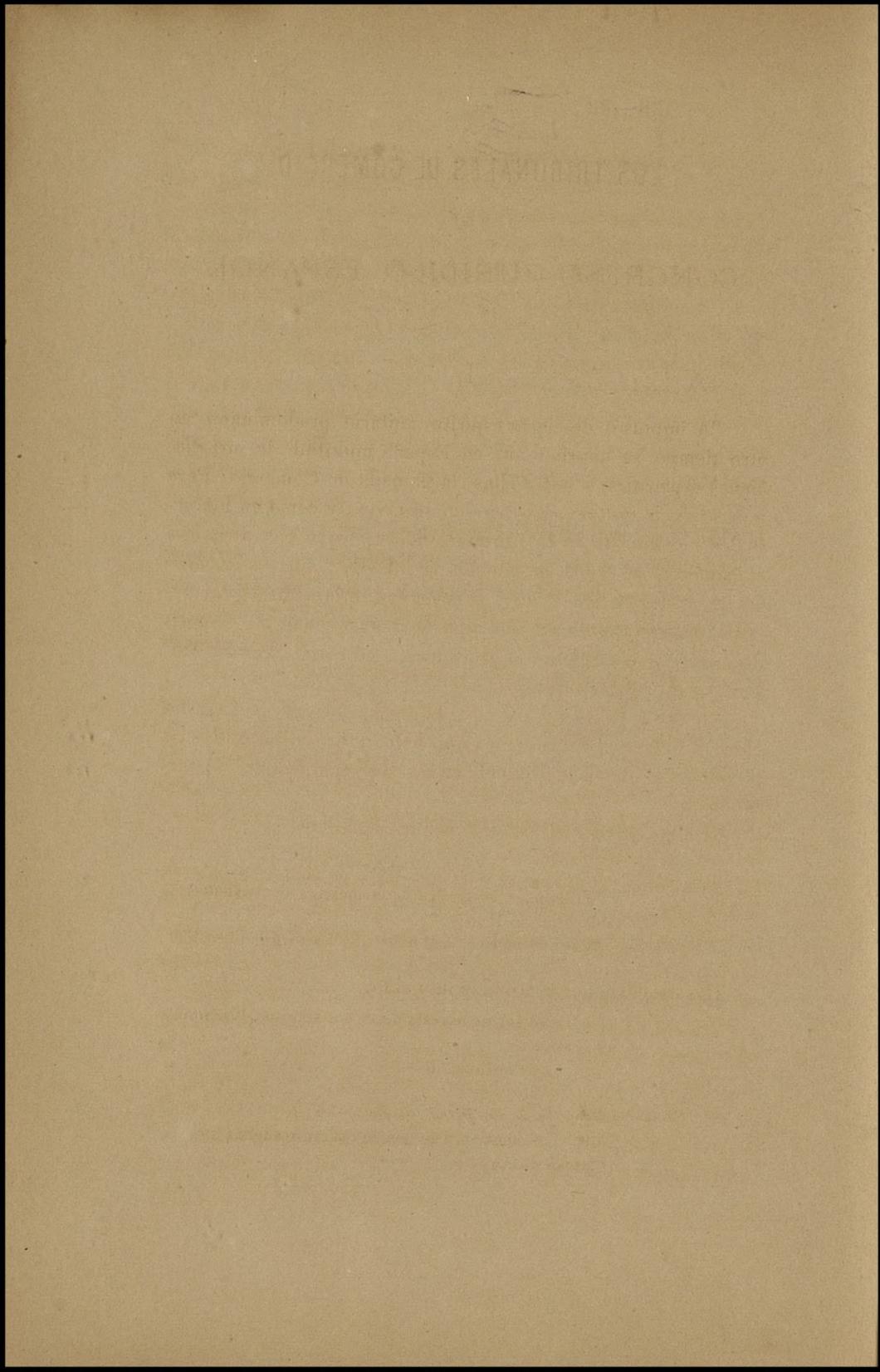
Muy señor mio: como en anteriores comunicaciones he tenido el honor de manifestar á V. S., me he ocupado en trazar algunos apuntes relativos al restablecimiento de la Jurisdicción Comercial.

Terminado mi modesto trabajo, me permito dedicarlo respetuosamente á esa Cámara de su digna presidencia, por si lo cree utilizable y de algún valor, como sería mi mas vivo deseo, solo fuera por corresponder á las repetidas muestras de consideración, que sin merecerlo dispensa á su atento S. S.

Q. B. S. M.

Salvador Niégro.

Cádiz: Febrero 1887.



LOS TRIBUNALES DE COMERCIO

Y EL

CONGRESO JURÍDICO ESPAÑOL.

I.

"A impulsos de cierto espíritu unitario predominante en otro tiempo, se suprimieron en España multitud de jurisdicciones especiales, y entre ellas, la llamada de Comercio. Pero aún se oyen *autorizadas voces* en su favor; y como en los actuales momentos, en las circunstancias porque hoy atraviesa el comercio de todos los pueblos civilizados, *importa muchísimo* que el legislador español se preocupe seriamente en *favorecer el comercio nacional*, de aquí la conveniencia de discutir de nuevo, y de resolver, si procederá ó no restablecer los Tribunales especiales referidos."

Así decía la Real Academia de Jurisprudencia y Legislación, al fijar uno de los temas que habian de ser discutidos en el Congreso jurídico español, cuyas sesiones acaban de terminar.

El tema se redactó en los términos siguientes:

12.

"Tribunales especiales de comercio: si conviene restablecerlos en España."

"Caso afirmativo, cuál habría de ser su organización."

Las conclusiones acordadas han sido:

1.^a No conviene restablecer los suprimidos tribunales consulares.

2.^a Las cuestiones de hecho que en asuntos mercantiles se susciten, podrán ser sometidas á la apreciación y resolución de un *Jurado de comerciantes*.

3.^a Las cuestiones de derecho serán resueltas por los tribunales ordinarios."

*

No conozco las deliberaciones del Congreso, y de ahí quizás, que no me explique cómo un tema que se pone á discusión, porque *voces autorizadas* piden el restablecimiento de los Tribunales de Comercio, y el legislador ha de preocuparse seriamente en *favorecer el comercio nacional*, se resuelve, al parecer, en contra de la entidad á quien se *debe* favorecer.

Se comprende que el Congreso dentro del tema sometido á discusión, se pronuncie en favor ó en contra del restablecimiento de la Jurisdicción comercial; pero no, que separándose del programa, proponga conclusiones, que de interpretarse cual lo indica su redacción, *quitaría derechos* precisamente á la clase á quien se debe atender, por las difíciles *circunstancias que atraviesa*.

"No conviene restablecer la jurisdicción mercantil" dice la condición 1.^a, y dicho queda por tanto, que si no se restablecen los Tribunales de Comercio, las cuestiones se han de someter á los *Tribunales ordinarios*. Si así es, ¿á qué viene la conclusión 3.^a?

Tampoco tiene fácil explicación la separación del *hecho* del *derecho*.

Para establecer el hecho y aplicar el derecho, se hace preciso á veces, acudir al juicio pericial, como lo determinan muchos artículos del Código de Comercio hoy en vigor; pero como la 2.^a conclusión establece que *la APRECIACIÓN del hecho, se ha de hacer por comerciantes*, y éstos pueden no reunir las condiciones de idoneidad que el caso requiera, parece deducirse de ello, que no se refiere la conclusión á actos periciales, y sí, que realmente se quiera hacer distinción entre el hecho y el derecho, dentro de la cuestión litigiosa.

¿Por ventura ha sido el ánimo del Congreso quitar á las partes el derecho que hoy tienen de someter sus desavenencias al juicio de árbitros ó amigables componedores, haciendo á la clase comercial de peor condición que á las demás, y obligándola forzosamente al litigio ante los Tribunales ordinarios?

No habrá sido su intención; pero como así puede deducirse de sus conclusiones, y de toda suerte conviene llamar la aten-

ción sobre un particular que podría tener importancia suma, si pasase desapercibido, me creo en el deber de llamar la atención de las Cámaras de Comercio, por si juzgan que hay motivo para salir á la defensa de la clase que representan.

Y ya que de este particular me ocupo, voy á permitirme además presentar algunos antecedentes y observaciones, que prueban á mi juicio, que en España, mas que en otras Naciones, son necesarios los Tribunales especiales de Comercio, que con tanta insistencia pide uno y otro día la opinión pública, y á la cual, sin embargo, no ha dado satisfacción esta vez, el Congreso Jurídico Español.

II.

Por Ley de 15 de Setiembre de 1807, se declaró ejecutivo en Francia el Código de Comercio, que comenzó á regir el 1.º de Enero del año siguiente. Con ligeras modificaciones se trajeron á él los principios de las célebres Ordenanzas de 1681, sobre todo, en cuanto se referian al Comercio Marítimo. Entre las modificaciones hechas, se encontraba la sustitución de los antiguos Consulados por Tribunales especiales, que debían organizarse, según las reglas del libro IV del Código, que trata de la Jurisdicción comercial.

Este Código adquirió pronto influencia universal, y no solo se introdujo en los países que Francia conquistára, sino que subsistió y permaneció en vigor, tanto en los pueblos conquistados, como en otros que no lo fueron, sirviendo despues de punto de partida á toda tentativa de nueva codificación.

Italia, Bélgica, Portugal y España trageron, á sus Códigos, íntegros, ó casi íntegros, los principios consagrados en el Código francés, y entre otros, la Jurisdicción especial de comercio. Despues, y durante bastante tiempo, se discutió mucho sobre la conveniencia de unificar los fueros, y en Italia y Bélgica se llegó á pedir con insistencia la supresión de los Tribunales

de Comercio; pero en nuestra España se fué mas allá, pues se llevó á cabo la medida en 1868.

No siguieron, por cierto, su ejemplo aquellas naciones, antes al contrario; pues no obstante las impugnaciones que se venian haciendo al fuero especial, los Tribunales de Comercio siguieron y siguen funcionando en Francia, Bélgica é Italia, siendo confirmados en *Bélgica* por la Ley de 21 de Agosto de 1879 y en *Italia* por la de 31 de Octubre de 1882; *casi en nuestros dias*.

Se ve, pues, con cuanta razón decía la Academia de Jurisprudencia, al pedir el *favor* del legislador español para la clase comercial, que, "*aun se oyen autorizadas voces* en favor de la *jurisdicción especial de comercio*," ¡y qué autorizadas! nada menos que la de los legisladores de países que figuran entre los mas adelantados de Europa, y en los que, en nuestros mismos dias, y al reformar sus Códigos, dejan subsistente la jurisdicción especial de Comercio, tal cual la estableció hace 80 años en su Código, una de las naciones mas adelantadas, si no la mas adelantada de todas en la ciencia del derecho, la Francia.

Sería ridícula pretensión por mi parte, si despues de este testimonio elocuentísimo, dijera una sola palabra en pro del restablecimiento en España de los Tribunales de Comercio; pero como podría argüirse que lo que es conveniente en Francia, Italia y Bélgica, puede no serlo en España, debo salir al encuentro de la objeción, porque más, mucho más, que en dichas Naciones necesita la nuestra de la Jurisdicción especial de Comercio.

III.

En Bélgica, en Italia, y sobre todo en Francia, no tienen número las obras especiales de consulta, que sobre Derecho Mercantil, se publican. Los fallos de los Tribunales desde la primera instancia á la Casación son públicos, y por todas partes se encuentran Revistas, que los insertan con todos sus detalles é incidentes: y el Magistrado y el Jurisconsulto, tienen donde acudir para estudiar una materia dada, nueva para él; pero en España, en que tan poco se escribe, porque muy poco se lee, y en donde por tal causa las obras especiales faltan, y hasta los fallos de los Tribunales de primera instancia y apelación se desconocen, ¿qué puede hacer el Juez que viene de un pueblo del interior á otro del litoral, en asuntos mercantiles, y sobre todo marítimos, no habiendo visto jamás ni un buque, ni aun el mar siquiera?

Concédase á este Juez el mejor deseo, la más decidida voluntad de desempeñar bien su cargo, el talento más claro, la más vasta instrucción, cuanto se quiera; aun así, sus fallos se resentirán forzosamente de que no ha podido adquirir conocimientos técnicos y prácticos, del negocio que juzga.

Estos fallos van en apelación ante Magistrados en quienes concurren las mismas circunstancias que en el Juez. ¿Qué sucede, cuál es la consecuencia? A veces, hasta *fallos*, nó mas ó menos justo, nó; de todo punto incomprensibles.

La organización de los Tribunales de Comercio, permitía antes, que los asuntos se estudiasen con verdadero sentido práctico, y cuando pasaban á un Tribunal superior, el Magistrado podía conocer por las ilustraciones prácticas de los autos, lo que seguramente no encuentra hoy en los que se siguen ante los Tribunales ordinarios.

No bastan conocimientos científicos para conducir una nave á buen puerto; si el práctico no acompaña y guía al capitán,

mucho se expone éste á estrellarlo contra escollos, y eso, hasta viéndolos, que no todos *velan*.

En 1868, se suprimieron los Tribunales de Comercio: ¿por ventura, se han tocado ventajas de tal medida? ¿Está más protegido el comercio que antes? Todo lo contrario, y cuantas personas se dedican á estos asuntos, tienen más de una ocasión de conocer, que desde que los hombres *prácticos dejaron de actuar*, los fallos de los Tribunales, hasta la reforma de las mismas leyes, se resienten, notándose á veces tal falta de sentido práctico en ellas, que maravilla. Y el mal aumenta y aumentará mas cada día, si la actual separación entre el hombre de ciencia y el hombre práctico continúa.

Voy á permitirme presentar algunos ejemplos, en apoyo de lo que sostengo, si no con acierto, al menos, con buena voluntad y mejor deseo.

IV.

Fallos de los Tribunales ordinarios en asuntos de comercio.

La fragata inglesa *British Queen*, capitan John Stwan, condujo desde Miramichi á un puerto de España, un cargamento de madera, parte en la bodega, y parte en el combés. La madera de la bodega debia pagar 38.285 pesetas, de flete y— 8.442, la del combés. El valor de factura de la madera cargada en el combés, era de 10.250 pesetas. Durante el viaje, sufrió el buque tiempos muy duros, y se acordó en beneficio común aligerarlo de peso, á cuyo efecto se arrojó al mar todo el cargamento del combés, y algunos enseres del buque que se evaluaron despues en 1.690 pesetas.

Presentó escrito de demanda de averías el Capitán del *British Queen*; pero no llegando la avería gruesa al 1% del valor común de la nave y de su cargamento, los receptores de este hicieron oposición, apoyándose para ello en el art. 965 del Códigi-

go, derogado hoy. Siguió eljuicio, se procedió á la tasación pericial de valores, y resultó, que en efecto, el valor de los efectos del buque sacrificados en bien común, no alcanzaba al 1% de los de la masa contribuyente á la avería, y en la cual, representaba el cargamento, la mitad del importe total, aproximadamente.

El capitán insistió en sus pretensiones sosteniendo, que siendo avería gruesa la pérdida de flete de las mercaderías arrojadas al mar del combés de su nave, era procedente su demanda, porque la suma total que constituía la avería, pasaba del límite fijado por la Ley.

Inútiles fueron los argumentos en contra de los mas distinguidos Jurisconsultos de la localidad, entre los que precisamente se contaba el Catedrático de Derecho Mercantil de la Universidad, de justísimo renombre; de nada hizo caso el Juzgado, que admitió las pretensiones del Capitán, considerando:

”Que según el art. 786 del Código de Comercio, el flete de las mercaderías arrojadas al mar para salvarse de un riesgo, se considerára avería común abonándose su importe al fletante, precepto, según el cual, debe ser considerado como avería gruesa el flete de la parte del cargamento que de estas diligencias resulta, pues fué arrojada al mar con tal objeto, ya que de tal artículo, *ni de otro alguno del Código aparece exceptuado el flete de las mercaderías* que hubieren sido cargadas sobre el combés de la nave, y siendo la disposición terminante y absoluta, no cabe hacer distinción alguna que pueda limitar el alcance que el *legislador* ha querido darle.”

Apelado el auto, se confirmó con las costas de la 2.^a instancia.

Los resultados del fallo han sido los siguientes:

El comerciante <i>español</i> pierde el valor de la madera arrojada al mar	PTAS.	10.250'50
Además: pagó la mitad del flete de esta misma madera puesto que la de bodega figura por la mitad de los valores contribuyentes que pagan el flete de 8.442 pesetas	$\frac{1}{2}$	4.221
Por último: pagó tambien por la misma causa la mitad del valor de los enseres del buque perdido.....	$\frac{1}{2}$	845
Pierde por tanto	PTAS.	15.316'20

El naviero <i>inglés</i> pierde la otra mitad del flete	PTAS.	4.221
Y la mitad de los enseres sacrificados.		845
		<hr/>
Solo pierde	PTAS.	5.066
		<hr/> <hr/>

cuando representa en la avería el mismo valor que el del cargamento salvado.

Si el Juez hubiera podido apreciar este resultado práctico, antes de dictar el auto, seguro es que no habría cometido la mayor de las injusticias, firmándolo en los términos que lo hizo, porque hubiese estudiado mas el espíritu y la letra del Código, y hubiera visto cuán errónea era su creencia de "*que en ningún artículo aparece exceptuado el flete de las mercaderías cargadas sobre el combés de la nave.*"

El cargamento en el combés, sobrecarga el buque y aumenta su calado con perjuicio de sus condiciones marinerías; intercepta la cubierta, impide la maniobra, hace mas difícil el manejo de la nave, y solo se admite para aumentar el lucro del naviero con perjuicio de la seguridad común.

De ahí, que el legislador ha procurado impedir el abuso, *estableciendo* un principio penal y excepcional para este caso; "la echazón del cargamento del combés en beneficio común, *no constituye* avería gruesa; pero si se salva de la echazón contribuye al daño que otro ha sufrido;" y no ha prohibido el acto en absoluto, según lo han pretendido en Francia, muchas Corporaciones y Tribunales, porque ante el temor de que los capitanes y cargadores se pusieran de acuerdo para eludir la prohibición, ha creído preferible el legislador, prevenir y castigar los efectos de la infracción que podía hacerse á la ley prohibitiva.

Era evidente que un abuso cometido por el naviero y el fletador del combés, no podía parar en perjuicio de un tercero, que bastante sufría ya, con correr mayores riesgos, para aumentar el lucro de aquellos: de ahí la penalidad.

¿Se arrojaba al mar la carga del combés porque fatigaba el buque y lo exponía á perderse? pues natural era que las consecuencias del hecho recayesen sobre los que la causaron, perdiendo el fletador *su hacienda* y el naviero *su flete*; y para que

así sucediera, se despejó del *carácter de avería gruesa*, á un hecho que según los principios generales lo constituye.

Lo mismo el art. 950 del Código Español, hoy derogado, que el 421 del Francés con que concuerda, determinan, que las pérdidas de los efectos cargados sobre el combés no se *computan*, no *constituyen avería gruesa*, y obvio, es, por tanto, que el art. 786 no podía tener la excepción que el Juez buscaba y no encontraba; porque solo es pertinente para el caso de la avería gruesa, y la *echazón del combés*, ya se ha visto, que no lo es, porque así plugo al legislador establecerlo. Tampoco tiene excepción el art. 936, que en absoluto declara *avería gruesa el cargamento que se arroja al mar en beneficio común* y sin embargo, no se le ocurrió al Juez comprender en ella á la carga del combés arrojada al mar, y á este respecto, en el mismo caso se encuentra el art. 786, que el 836 á todos alcanza la disposición terminante y absoluta del 950.

Una casa de Gibraltar libró sobre otra de un puerto del litoral de España, una letra que fué pagada á presentación por el librado. Quiebra este y se retrotraen los efectos de la quiebra, á una fecha anterior al pago de la letra. A consecuencia de actuaciones que desconozco, recae en 23 de Octubre último, un auto del Juzgado del distrito, cuyo tenor es el siguiente:

”A lo principal; resultando del estado firmado por los Síndicos y visado por el Comisario, acompañado con escrito de 20 del actual, que los pagos verificados por N. N. que en aquel se detallan, se hicieron con posterioridad al día 2 de Enero de 1884, fecha á la cual deben retrotraerse los efectos de la quiebra, con arreglo á la sentencia de 14 de Mayo de 1885, confirmada por la Superioridad con la de 2 de Abril de este año, hágase saber á cada uno de los que *percibieron las espresadas sumas* las devuelvan á la Sindicatura dentro del término de cinco días, bajo apercibimiento, que de no verificarlo se procederá á su esacción por la vía de apremio.”

En virtud de este auto el *comisionista*, que verificó el cobro

de la letra, cuando la casa no había suspendido pagos todavía, *por cuenta de su comitente*, ha de devolver su importe á la masa, á los tres años de recibido y entregado por él, á su mandante.

¿Por qué y bajo qué título?

Por la misma causa que en el caso del *British Queen*, el Juzgado no pudo apreciar el alcance del auto.

De otra suerte, hubiera consultado la ley con más detención y visto, que ni pretesto ofrecía para el auto recaído, porque los efectos de la *retroacción alcanzan al interesado, no al comisionista*, cuya misión no es otra que cobrar un valor de comercio, y abonarlo en cuenta á su comitente, despues de realizado.

Las reclamaciones se dirijirán contra los INTERESADOS, *dice el art. 1369 de la ley de enjuiciamiento*, y no podía ser de otra suerte, aun cuando solo fuera porque, si tienen motivos para ello, son los llamados á contradecirlas, dentro de la vía de apremio, y no terceras personas, que desconocen los antecedentes de un asunto en el cual su misión se ha limitado á cobrar, y despues de cobrar, abonar la suma recibida á su comitente.

El artículo del Código de Comercio que podría tener alguna analogía, con el caso en cuestión, es el 468 en cuanto es el único que se refiere á las relaciones entre el comisionista de letras de cambio y su comitente. Según él, si no media pacto expresa entre ambos interesados, el comisionista queda responsable de las letras que adquiere por cuenta de su comitente; y es natural que así sea, porque para ello recibe una comisión proporcionada, al servicio que presta.

Por la misma razón, es justo que el mandatario responda al mandante de la *moneda que recibe en pago de una letra* que cobra por cuenta de aquel, si no ha salvado su responsabilidad sobre este extremo; pero no, que su responsabilidad vaya más lejos.

La doctrina que del auto se desprende, conduciría á que las transacciones mercantiles, hubieran de saldarse en especies amonedadas, si se querían evitar ulteriores responsabilidades y ni aun así se conseguiría, porque habría que devolverlas, y en ca-

esos como el presente, el comisionista que había cumplido su misión, podía encontrarse á los tres años, si en este intervalo quebraba su comitente, que ni por haber huido de la letra de cambio, y acudido á sistemas primitivos había conseguido salvar su responsabilidad.

Véase hasta donde pueden llegar las consecuencias de un auto no meditado, por falta de conocimientos prácticos en asuntos de comercio.

V.

Algunos artículos del nuevo Código de comercio.

En mi estudio sobre "Evaluación de las Mercaderías en la contribución á la avería gruesa"—analicé los arts. 641-726-730-732 y 823 del proyecto de reforma del Código de Comercio, que entonces regía.

Tales cuales se redactaron en el proyecto, figuran en el nuevo Código, bajo los números 660-748-752-754 y 854, y dan lugar por tanto á las mismas impugnaciones que entonces hice, y que no he de repetir aquí; pero hay dos artículos tan propios para analizarlos de nuevo, porque demuestran como pocos, la tésis que sostengo, que no puedo prescindir de volver á repetir lo que antes he dicho yá.

El artículo 660 limita el derecho del fletante, á percibir solo el flete correspondiente á la distancia recorrida, cuando en beneficio común se sacrifican las mercaderías en alta mar.

La falta de sentido práctico no puede ser más evidente: ¿Cómo se establece la distancia recorrida? ¿Cabe situar un buque en alta mar con *precisión matemática*, cuando corriendo un temporal que impide observar durante muchos días, se pierde ó se inutilizan además los instrumentos náuticos de á bordo? Pero es lo de menos esta dificultad que nunca podría pasar de un error de poca monta, tratándose de largas distancias.

Lo extraordinario, lo injusto es, el despojo que se hace de la hacienda de un interesado para darla á otro. La masa de valores contribuyentes abona el valor *íntegro* de la mercancía sacrificada en alta mar (Art. 811). En esta masa figura el fletante por el valor de su buque y la mitad del flete que salva; (art. 858) *paga á otro* la parte de *carga* que pierde, y este *otro* no le indemniza el flete que sacrifica en su provecho! ¿Por qué? Indudablemente porque no se conoció el alcance del artículo y el absurdo que de él iba á resultar, como lo prueba, más que las ligeras consideraciones que preceden, el ejemplo que sigue:

Supongamos un buque que sale de Cádiz para Buenos-Aires con 1.000 lastres de sal que valen Ptas. 25.000. El flete importa otras Ptas. 25.000 y el valor del buque, otra suma igual. A la décima parte de la distancia que media entre Cádiz y Buenos-Aires, se arrojan al mar en beneficio común 500 lastres de sal. Llega el buque á su destino y se procede á la liquidación de la avería con arreglo al artículo 660, que analizo y resulta:

Avería gruesa.

500 toneladas de sal sacrificadas en beneficio comun, á Ptas. 25...	12.500
1/10 parte del flete de las mismas, por la distancia recorrida	1.250
Avería total	PTAS. <u>13.750</u>

Prorateo.

El buque contribuye por su valor de	PTAS.	25.000	paga PTAS. 6.050
El cargamento:			
500 toneladas salvadas ...	12.500		
500 toneladas que le abona) la avería gruesa.....)	12.500	25.000	6.050
Los fletes:			
500 toneladas salvadas ...	12.500		
500 toneladas perdidas que le abona la avería gruesa 1/10	1.250	13.750	$\frac{1}{2}$ - 9.875
		<u>56.875</u>	<u>1.650</u>
			<u>13.750</u>

Resultados.

El fletador recibe de la avería gruesa, el valor de la carga sacrificada y paga por contribucion		PTAS.	6.050
El fletante no recibe de la avería gruesa mas que la 1/10 parte del flete de la sal arrojada y pierde por tanto	PTAS.	11.250	
Paga de contribucion		1.650	12.900
En igualdad de circunstancias y de valores un interesado pierde mas que otro	PTAS.		6.850

A tal consecuencia se llega, y és lo peor, que ni aun con acuerdo prévio de los interesados en los más de los casos será fácil eludir el cumplimiento de un artículo tan *absoluto* y terminante como *injusto* y *poco meditado*.

El artículo 748, impone á las partes la obligación de reducir el seguro con beneficios esperados, si comparado el valor obtenido en la venta (llegada que sea la mercancía á buen puerto, naturalmente) resulta menor que el valuado en el seguro.

Este artículo convierte el contrato de seguro, en contrato de lucro. Se asegura la mercancía por un valor, muy superior al que realmente tenga; naufraga el buque, se pierde aquella y el asegurado cobra á su asegurador la cantidad que éste le cubrió. Llega á puerto felizmente el buque, se reduce el capital asegurado y el asegurador devuelve la parte de premio proporcional á la rebaja. Las duras para el asegurador, las maduras para el asegurado! Buen principio de equidad y de justicia.

En otro estudio recientemente publicado sobre el art. 848 del Código he demostrado ya, ó al menos he procurado hacerlo, que el legislador ha confundido las relaciones del asegurado y de su asegurador con las del fletante y fletador, pudiendo dar lugar semejante confusión á graves perjuicios para los primeros.

Otros muchos artículos podría señalar en que se observan dislates semejantes ó parecidos; pero prescindo de ello porque alargaría demasiado este estudio, que no está por otra parte, destinado á comentar el Código, limitándome solo á citar dos artículos, que casualmente tengo en este momento á la vista porque los creo muy pertinentes al caso.

Artículo 776. Si resulta avería en las mercaderías, los *peritos* hacen constar el valor que tendrían si hubiera llegado en estado sano y el que tenga en estado de avería.

Artículo 778. El asegurador *no podrá obligar* al asegurado á que venda el objeto del seguro para fijar su valor.

¿Por qué?

Según un comentarista porque una enagenación efectuada en ciertas circunstancias, puede aminorar si no el valor efectivo de la cosa, el precio que por la misma se entregue.

¿Y quién se perjudica en este caso?

El asegurador y no el asegurado, pues claro es, que mientras mas depreciación sufra la mercadería averiada mayor indemnización tendrá que abonar el asegurado.

La venta la exige el asegurador en el caso inverso, cuando recela que los *peritos* puedan dar á la mercancía averiada un valor inferior al del mercado.

Si la mercancía averiada se vende por menos de su valor en plaza, el asegurador pierde, sin que por ella se utilice el asegurado, puesto que el punto de partida es el valor de la mercancía en estado sano, y si se vende en más, ni el asegurador ni el asegurado se perjudican. ¿Por qué, pues, privar á éste de un derecho que le permite defender sus intereses, sin perjudicar los de su asegurado, si procede éste rectamente?

VI.

Procedimientos.

Antes de promulgarse la actual ley de enjuiciamiento, el Capitán que corría un temporal y temía que resultara averiado el cargamento que conducía su buque, al arribar á puerto se presentaba á la autoridad de Marina y declaraba ante ella las causas de la arribada. Luego, lo mismo en el puerto de arribada que en el de destino, presentaba su protesta ante Notario Público. Cuando existían los Tribunales de Comercio se le presentaba la protesta y decretaba en seguida que los peritos titulares pasaran á bordo á reconocer las escotillas y la estiva. Suprimida la Jurisdicción de Comercio, continuó el mismo procedimiento en los Juzgados Ordinarios.

Las diligencias, lo mismo en una que otra jurisdicción, eran breves y económicas. Regularmente el costo de la protesta no pasaba de quince á veinte pesetas y los derechos de los peritos y las costas, tampoco excedían cada uno de por sí de otra cantidad igual ó parecida.

No se perdía tiempo, y si el caso era urgente porque se trataba de un Vapor de itinerario fijo, á las pocas horas de llegado estaban reconocidas las escotillas y comenzada la descarga.

Se promulgó la ley de enjuiciamiento y lo que antes se practicaba en pocas horas, y con pocos gastos, tiene que ser ya objeto de diligencias sin cuento, que de *poder cumplirse todas*, que no pueden serlo, durarían muchos días.

Veámoslo.—Se presenta el Capitán al Juez y le hace relación de las peripecias del viaje, entregando el Diario de Navegación (art. 2131). Admitido el escrito y con citación y audiencia de todos los interesados presentes ó de sus Consignatarios, se recibe declaración á los tripulantes y pasajeros, en el

número que estime conveniente el Juez (art. 2132). Lleno este requisito, designa el Capitán el perito que por su parte ha de concurrir al reconocimiento de las escotillas y estiva del cargamento (art. 2169). Los cargadores y en su defecto el Ministerio fiscal, designan otro perito, y el Juez entonces, otorga la licencia para abrir las escotillas (art. 2170). Se practica esta diligencia á presencia del actuario, de los peritos y del Capitán, pudiendo asistir los cargadores y Consignatarios (para lo cual, claro es que han de citarse). "*Reconocido el cargamento por los peritos*" se extiende la correspondiente acta que firmarán todos los concurrentes. Si los peritos no estuvieren conformes, el Juez sorteará un tercero (art. 2171).

Demos por supuesto que no llegue este caso ¿pero cuántos días tendrían que ir ó estar á bordo los asistentes á la diligencia, si ésta ha de cumplirse cual dispone la ley? Sabe Dios, cuántos, pues no es posible *reconocer un cargamento*, sin sacarlo de la bodega. Naturalmente es tan absurda la disposición legal, que no se ha ocurrido á Juez alguno que yo sepa, intentar su cumplimiento; pero aun prescindiendo de ella, como se prescinde ¿cuántos días, cuántos gastos no exigen las demás diligencias encaminadas *solamente* á la apertura de escotillas?

¿Por ventura, creyó el legislador que este cúmulo de procedimientos garantizaba los intereses de tercero?

¿Qué garantía ofrece la asistencia del actuario á bordo, en donde puede suceder, que ni aun se tenga de pié para dar fé de lo que ni ve ni entiende, si como tan frecuente es, repentinamente se marca ó la diligencia se practica bajo un tiempo duro?

Acabo de decir, que todos los procedimientos reseñados hasta ahora solo conducen á la apertura de escotillas, y así es en efecto. Si el Capitán tiene que hacer constar cualquier hecho por el cual *pueda caberle responsabilidad si no hubiera obrado* con arreglo á lo que determina el Código de Comercio, ha de presentar *nuevo escrito* solicitando que se reciba declaración á los pasajeros y tripulantes acerca de la certeza de los hechos que enumera. A dicho escrito acompañará *otra vez* el Diario de Navegación (art. 2173).

El Juez recibirá la información ofrecida y mandará testimoniar del libro de navegación la parte que se refiera al suceso y sus causas, entregando despues al Capitán las actuaciones originales (art. 2.174).

¿Quedan terminados los procedimientos? No; hasta aquí todos ellos no han sido más que los preliminares del expediente de avería y de unos procedimientos de que no hablo por no alargar más, sin necesidad, este estudio.

Para demostrar que no hay exageración en el relato, *antes al contrario*, voy á presentar un caso práctico.

La barca *Amalia*, de la matrícula de Bilbao, su Capitán D. Tomás Clemencot, llegó con avería al puerto de su destino, procedente de New-York, el 21 de Marzo del año anterior.

El Capitán presentó escrito pidiendo el reconocimiento de las escotillas. El juzgado admitió la demanda, y decretó que antes de todo se acreditara la personalidad del Capitán. Cumplido el requisito, se decretó la exhibición del libro de navegación, para testimoniarlo, y con efecto, *letra á letra* se copió cuanto aquel contenía desde la página correspondiente al 25 de Febrero hasta la del 10 de Marzo. El testimonio ocupa 10 *pliegos* de papel.

Se recibió despues declaración á varios marineros; se nombraron peritos para el reconocimiento de escotillas; se notificó á los cargadores, y por último se constituyó el *Juzgado á bordo de la AMALIA*. (En este caso no se intimó suficiente la presencia del actuario y concurrió el Juez) en unión de los peritos, de un delegado del Administrador de la Aduana y de varios consignatarios del cargamento. El perito encontró en buena regla marinera las escotillas, y prescindiéndose *del reconocimiento* del cargamento exigido por el art. 2.171 de la ley que antes he comentado, el Juez autorizó la descarga decretando al propio tiempo, se entregaran al Capitán las actuaciones á los fines convenientes. Tengo á la vista copia de ellas; llenan 31 pliegos de letra metida. Las costas y el gasto de la copia á que me refiero ascendieron á 550 pesetas. ¡Antes se practicaban estas mismas diligencias, en un brevísimo plazo y por la décima parte de gastos poco más ó menos!

VII.

Al llegar aquí he vuelto de nuevo á estudiar y meditar cuanto llevo dicho, para demostrar que lo mismo en la reforma de nuestras leyes comerciales, que en los fallos de los Tribunales, desde que se suprimió la jurisdicción comercial, se nota falta de conocimientos técnicos, y que España más que otras Naciones necesita el restablecimiento de los Tribunales especiales de comercio.

Quería convencerme si estaba en error; desconfiaba de mis fuerzas y temía no haber interpretado bien ni las leyes reformadas, ni los fallos, que venian siendo incomprensibles para mí dentro de los principios de recta justicia.

No he mudado de opinión, por el contrario, el nuevo estudio ha venido á afirmar más mis convicciones, y ni puedo, ni debo desistir de hacerlas públicas.

¿No es triste que cuando se promulga un nuevo Código, en el que domina un espíritu liberal digno de loa, y que concede facilidades que no prestan los Códigos de otras Naciones tan adelantadas y más que España, se encuentren en él artículos y disposiciones que, como dice un distinguido escritor, "nos favorecen bien poco á los ojos del comercio, de los armadores y de los aseguradores extranjeros?

¿No es sensible que este mismo Código, á parte de los lunares que lo empañan hoy, haya de ser interpretado por tribunales que como prueba el caso del *British Queen*, no están á la altura de su misión, por las causas que ligeramente apunto en este estudio?

Por último, ¿no es por demás deplorable, que cuando se proclama por todos el deber que el legislador tiene de *favorecer el comercio nacional*, se haya hecho y subsistan leyes que dán lugar á casos como el del *Amalia*?

Indudable que es triste, sensible y deplorable todo ello, é indudable también, que urge poner remedio á un mal que si no se le combate hoy, irá aumentando por días.

Pero, me he separado demasiado del punto de partida y debo volver á él.

Me propuse exponer mis dudas y temores acerca del alcance de la 2.^a y 3.^a conclusión del Congreso Jurídico Español, y demostrar que en España es más necesaria la jurisdicción comercial que en otros países donde se conserva.

¿Lo he conseguido? Poco fío en mis fuerzas; pero me lisonjea la esperanza de que, si no otra cosa, habré logrado conseguir que no pase desapercibido el acto, á mi juicio trascendental, llevado á cabo por el Congreso Jurídico, despertando la curiosidad de las Cámaras de Comercio, y presentándoles antecedentes que puedan servirles de apoyo para pedir que no siga siendo España la única excepción de los países cuya codificación comercial está basada en los principios consignados en el Código de Comercio francés y en los que subsiste la jurisdicción mercantil y los Tribunales especiales de comercio, á pesar de todos sus impugnadores.

Cádiz 17 Febrero de 1887.

Salvador Viniegra.

