

gar esse caráter, instituídas que são pelo próprio Estado, como emanação de seu poder. São estabelecimentos públicos autônomos, ou autarquias atuando em lugar do Estado, no sentido de interesses revestidos de caráter público, valendo a sua vontade como a vontade do Estado, de que são criações. De resto, a sua constituição corporativa, e a natureza das atividades públicas a seu cargo, justificam a sua classificação entre as CORPORAÇÕES DE DIREITO PÚBLICO, como CORPORAÇÕES de DISCIPLINA MERCANTIL.

Pôrto Alegre, 15 de agosto de 1950.

Homero Martins Baptista — Relator
Antônio Martins Filho

DEBATES EM PLENÁRIO:

O SR. PRESIDENTE — José Salgado Martins — Vamos passar ao relatório da tese “Bólsas de Valores Mobiliários — Estatuto e Natureza Jurídica”, de autoria do senhor José Batista Neto. E’ relator o senhor desembargador Homero Martins Batista, a quem concedo a palavra.

O SR. HOMERO BATISTA — Sr. Presidente, srs. Congressistas.

Tenho a honra de dar conhecimento a esta douta assembléia, do relatório e do parecer por mim elaborados em relação à tese apresentada pelo distinto colega José Batista Neto, sobre bólsas de valores mobiliários — estrutura e natureza jurídica.

(LÊ O RELATÓRIO E O PARECER)

Este parecer foi aprovado por unanimidade pela Comissão, tendo o ilustre professor Bonazzola ressalvado no tocante ao Direito Comercial Comparado, por isso que, na Argentina, as Bólsas de Valores não são oficiais: são pessoas de Direito Privado. (Palmas).

O SR. PRESIDENTE — Está em discussão o parecer. Não havendo quem queira discutí-lo, vou pôr em votação. Os senhores que o aprovam queiram ficar sentados. (Pausa) Aprovado.

AVERIA COMUN

SU CARACTERIZACION MEDIANTE EL ESTUDIO
COMPARATIVO DEL CODIGO Y DE LAS REGLAS DE
YORK Y AMBERES 1924 (*)

M. SIVORI e J. C. BONAZZOLA

Catedráticos de la Facultad de Derecho y Ciencias
Sociales de Buenos Ayres.

Para caracterizar mediante el estudio comparativo de las disposiciones del Código y las Reglas de York — Amberes debo señalar la filiación de los textos que han de servirme para inducir las conclusiones encomendadas. Y por ser el tema concreto entro a examinarlo, atendiendo el afán de ceñirme a él.

Nuestro Código habla de avería en muchas de sus disposiciones del Libro III, y con conceptos distintos, no descartando ni el vulgar: el de mercadería averiada por deficiencias propias de la misma: ejemplo, en el artículo 913, pero siempre con un criterio jurídico preciso. En el artículo 1316 cuyas fuentes directas son el artículo 1816 del Código Portugués y el art. 976 del Código Español, el que más interesa en esta oportunidad. El texto del art. 1316 lo reproduce el art. 1476 del Proyecto de los Doctores Dalmacio Vélez Sarsfield y Eduardo Acevedo, preparado por éste y revisado por aquél, sin que

(*) “AÑO DEL LIBERTADOR GENERAL SAN MARTIN”, Buenos Aires, 20 de Julio de 1950.

Al Ilmo. y Excmo. Señor Decano de la Facultad de Derecho de Pôrto Alegre. Universidad do Rio Grande do Sul, Pôrto Alegre (Brasil).

Los que suscriben miembros de la delegación designada por la Facultad de Derecho y Ciencias Jurídicas de Buenos Aires, para concurrir al Congreso Jurídico que se realizará bajo el auspicio de esa Facultad en el próximo mes de agosto, tienen el honor de dirigirse a V.E. para hacer llegar su contribución a esa jornada de estudio, con la ponencia y antecedentes que expresan a continuación.

Los países de Latino América cumplen una honrosa trayectoria de tradición jurídica y son exponentes de una insuperable legislación política constitucional. El Código de Comercio de Brasil despunta su centenario y el de la República Argentina que naciera en el año 1862 en la Provincia de Buenos Aires, por inspiración del entonces Presidente de La Confederación, General Bertolomé J. Mitre, y obra de Vélez Sarsfield, en colaboración con Acevedo dan pruebas del sentido monitor que tuvieron en su ordenación jurídica.

Obras ambas de un esfuerzo digno de encomio, como las del resto de Sudamérica, no sólo por el significado en su época sino también por la profundidad de sus previ-

ello signifique una reducción en la misión del último, por no sernos ignorado que llevó la iniciativa en algunas disposiciones y especialmente en el capítulo de la letra de cambio. De aquel proyecto, que substituyó para nosotros, los argentinos, las Ordenanzas de Bilbao, surgió el Código de la Provincia de Buenos Aires sancionado en 1859, y por ley de 12 de Septiembre de 1862, el primer Código de Comercio de la República Argentina. Fué un Código adelantado para su época; adolecía, sin embargo, de un defecto excusable. Muchas de sus disposiciones invadían los dominios del derecho civil, porqué sus autores elaboraron un código para un país que aún no lo poseía. A eliminar esas disposiciones, ajenas a la materia, respondieron las reformas de 1873 y claro que para acompasar la ley a los adelantos legislativos y a las necesidades creadas por la evolución precipitada de nuestro ambiente. Sin embargo, en materia de derecho marítimo, excepto en caracterizaciones ausentes del Código de 1859, más acentuada perfilación jurídica y obligaciones del Capitan, modificaciones de los fletamentos, ampliaciones certeras y necesarias en materia de pasajeros, seguros, choques y abordajes, y la incorporación de la hipoteca naval, todo lo demás, en su estructura esencial, subsistió por lo que afirmaban, sobre base de una verdad reconocida, los autores de las proyectadas reformas: "Los buques y todo lo que con ellos relacionado en la parte marítima, es puede decirse un capital igual en todos los Códigos; circunstancia que se explica por la índole cosmopolita del comercio marítimo". Por ello, el Código en vigor, sancionado el 5 de Octubre de 1889, en esos capítulos, ha mantenido, con numeración distinta, el antiguo art. 1476 concordante con los arts. 699 del C. de Holanda; el 764 del Código del Brasil; el 400 del Código Francés; el 1486 del C. del Uruguay; el 1476 del C. de Paraguay (igual que el nuestro); los arts. 1089 y 1090 del C. de Chile; el 1347 del Código de Méjico; el 640 del Código de Italia; el art 708 del

siones, la seriedad de sus principios y la armonía de su contexto. Pero el tiempo, gran nivelador de la conducta humana, ha creado en el hecho fenómenos renovadores, urgidos por los progresos de la técnica y la evolución del pensamiento, que no se han acompasado en todas las circunstancias con las normas jurídicas, las que han quedado en cierto modo en receso.

Eso es lo que pasa con las legislaciones particulares de las naciones sobre avería común y en particular con el código argentino.

El comercio marítimo internacional, que fué una avanzada en la civilización de todos los tiempos y lugares propicios, para la formación de la conciencia de los pueblos, según nos cuenta Plutarco en la vida de Solón, progresó en la materia más allá de las propias disposiciones de los códigos. Las necesidades del gran comercio fué creando la necesidad de encontrar normas rápidas de reparación, de conceptos. Las Reglas de York-Amberes del año 1924 persiguieron una finalidad: establecer con claridad y firmeza el concepto de avería, el modo de liquidarlos y sus valores estimativos con un sentido de uniformidad internacional. Las nuevas reglas de que llevarán el aditamento de 1950, no obstante estar aprobadas en 1949, en razón de que serán puestas en vigencia después de adoptadas por la International Law Association, han actualizado las normas precedentes. La regla preliminar de interpretación, los nuevos textos en lo que concierne a los gastos y demás disposiciones contenidas en todas las reglas que forman su contenido obligan a pensar que las legislaciones particulares la adopten por vía de convención internacional o la incorporen en sus legislaciones particulares, pues eso dará a la materia un sentido de uniformidad internacional, recto y claro como son sus dis-

Código de Alemania; los arts. 102 y 103 del Código de Bélgica; y art. 969 y 970 del Código del Perú.

He traído los antecedentes del art. 1316 de nuestro Código, por cuanto la época de su adopción favorece el desempeño de mi cometido. Las reglas de York-Amberes son de 1924; y claro que no entra en mis propósitos relacionarlas en el sentido de una coetaneidad imposible con el texto argentino. Lo hago desde otro punto de vista. *La National Association for the promotion of social science*, fundada en 1857, en el deseo de uniformar las reglas sobre las averías comunes, por una circular distribuida el 3 de Marzo de 1890, logró reunir una conferencia internacional de las Cámaras de Comercio y las asociaciones de armadores en Glasgow. La conferencia se inauguró presidida por Lord Brougham y constituyó una sección: *General average department* y adoptó, luego de cinco días de estudios y discusiones once resoluciones, conocidas con el nombre de Glasgow Resolutions 1860. Esa primera tentativa de uniformar el derecho marítimo en uno de sus aspectos fundamentales, obtuvo rápida repercusión. Así había de esperarse por haber intervenido en su elaboración los representantes de compañías nacieras y ser la sede de la Conferencia un puerto del Reino Unido, la nación que entonces y después por mucho tiempo ejerció la tal asocracia en el mundo. Las once resoluciones de Glasgow se las consideró más como prácticas que como inspiradas en principios doctrinarios. Lo que se perseguía era encontrar las soluciones precisas a cuestiones repetidamente suscitadas y decididas con distintas modalidades en los diversos países y a la luz de textos y costumbres particulares diferentes. El Consejo (commitée) de la Internacional, al que se le confió la tarea de redactar un nuevo reglamento internacional de las averías comunes, redactó un proyecto minucioso — contenía 125 artículos — fundándolo en un extenso memorial. Repartido entre las instituciones adherentes, fué discutido en la

posiciones, y honesto porque habrá puesto en consonancia los códigos de la materia con estas reglas, que son en hecho normas ya que son básicas en las contrataciones y en las pólizas pertinentes.

El coautor de esta ponencia es autor de un estudio retrospectivo discriminativo sobre la avería común en su caracterización mediante el estudio comparativo del Código argentino y de las reglas de York-Amberes de 1924 y que pese a su señalada factura, retrospectiva, será publicada a su pedido en la Revista de Derecho y Ciencias Sociales de la Facultad de Buenos Aires, (posiblemente n.º 20), pues estima que puede ser un antecedente interesante para su cotejo con las nuevas normas y para la actualización de un nuevo estudio de comparaciones, siendo de todo punto de vista evidente la conveniencia de uniformar criterios, para que el hecho y el derecho se acompasen, para que la realidad y la técnica vivan un mismo diapason, para evitar que la realidad contractual se aleje de las previsiones legales y porque, como se señala en la aludida colaboración, para que el derecho cumpla su misión de ordenación jurídica que es en definitiva el concepto de la función y justicia social.

Rogamos a V.E. quiera dar a esta presentación y al trabajo anexo el trámite correspondiente y aceptar el testimonio de nuestra más alta consideración y respeto.

Acompañamos como elemento de información a Facultad copia del trabajo mencionado para que a su vez pueda servir de elemento informativo del propósito enunciado.

M. Sivori
J. C. Bonazzola

Conferencia de 1862, a la que no asistieron sin embargo los representantes del Lloyd, la famosa y gran institución inglesa, por lo que la segunda Conferencia perdió ese apoyo decisivo. Los iniciadores no se desanimaron a pesar de esa ausencia elocuente de la empresa y se limitaron a adoptar del proyecto sólo algunas cláusulas esenciales, relegando por inoportuno todo lo que fuese reglamentario o especificado, y a proteger para una reunión que se celebraría convocada por un nuevo comité, elegido por la Asamblea, una otra Conferencia. La nueva Conferencia, que abrió sus sesiones en York y las celebró del 26 al 28 de Septiembre de 1864, adoptó las conocidas once reglas con el nombre de reglas de York, revisando las resoluciones de Glasgow, aumentadas en número y de texto más amplio. A la Conferencia de York no asistió el Lloyd, que mantuvo su disidencia, ya expuesta en una reunión intermedia celebrada en Londres en 1860 y reafirmada en 1862 en la oportunidad que he expresado; en cambio, concurrieron representantes oficiales de gobiernos, por lo que la Conferencia quedaba oficializada para algunas naciones. Esas reglas de York fueron redactadas por los delegados belgas Engels, miembro de la Cámara de Comercio de Amberes, y van Perborgh, liquidador de averías en esa misma ciudad, adoptadas por la Cámara de Comercio de Amberes en Septiembre de 1862 y elevadas con un informe fundado. Las reglas de York son, pues, posteriores al proyecto de los doctores Acevedo y Vélez. Y para honor de tan eminentes juristas, que han honrado con su versación a las repúblicas de ambas orillas del Plata, bueno es consignar que las veinte y tres reglas de su art. 1476, ahora el 1316, son más completas. Ello se explica, aparte del espíritu abierto de nuestros autores, el haberse ellos inspirado en las tradiciones de pueblos que como el español y el portugués habían con sus naves surcado todos los mares del mundo con la ambición gloriosa de llevar la civilización, vinculándola al afán progresista de comerciar con los hombres de todas las latitudes y asegurar del continuo y pacífico trato.

Las reglas de York eran insuficientes. Necesitaban ser por lo pronto, de inmediato, complementadas. Se explica así que al año siguiente, en 1865 en Scheffield, en una Conferencia Internacional se trataran las reglas del Contrato de Fletamento. Obra de Engels y van Perborgh, fueron los diez principios que ellos proyectaron. De ellos, el cuarto, el quinto, el séptimo y el décimo se relacionan directamente con las reglas de York. Transcurrió tiempo sin que el comercio marítimo mostrara interés en la modificación de los textos adoptados. En 1873, la *Association for the reforme and codification of the Law of nations* se empeñó en reiniciar los estudios. En Amberes del 29 de Agosto al 1.º de Septiembre de 1877, de la Conferencia celebrada surgieron las reglas en adelante conocidas por las Reglas de York-Am-

beres y que las compañías navieras hicieron obligatorias por sus contratos y sus pólizas a partir del 1.º de Enero de 1879. El Lloyd persistió en no admitir-las. Los motivos los reproduce Berlinghieri en su obra, pág. 3, nota I. Si se leen con detenimiento, se advierte que su disidencia es como Corporación por considerar que por las obligaciones que esas reglas derivan habían de aumentarse las primas de seguro y que no la tacha a las reglas de ilógicas y mucho menos de injustas. Ha de observarse también que mientras el Lloyd, en su carácter de Corporación aseguradora, discrepaba de las reglas por la causal que acabo de detallar, en Francia y en Italia, los armadores las resistían por ser dichas reglas menos favorables que las Legislaciones locales. Esa resistencia no se prolongó, por reconocerse que la uniformidad internacional aparejaba enormes ventajas y el procurarla con los textos adoptados, aceptándolos en su integridad, valía más que los reparos. Las reglas de York-Amberes continuaban siendo incompletas. En la Conferencia de Amberes de 1885, en la de Bruselas de 1888, en la de Liverpool de 1890, que muy importante por agregarle otras y aumentar-las a diez y ocho; la de Génova de 1892, en la de Amberes de 1903, y en la de Estocolmo de 1924, llegamos a la redacción actual, (1924) a la que añadiríamos la de Viena celebrada en 1926, que estableció las llamadas "Reglas de Viena", que se concretan a seis principios que zanján los conflictos de monedas diferentes a aplicarse en los reglamentos sobre avéreas, imponiendo la moneda valor oro y las fechas para los cálculos de aplicación y su conversión por los cursos de cambio; y que son indiferentes, en cierto modo, a nuestro cometido. La parte histórica de las reglas de York-Amberes exigiría otros detalles. Los expuestos son los principales y los que jalonan en sus líneas su adopción.

Al objeto que persigo, creo que los expuestos reponen a mi tarea, por serme la confiada el arrancar de la existencia del texto actual de las Reglas y distinguir las semejanzas, apartamiento y la caracterización de la disposición del texto argentino.

Debo consignar, por ser indispensable, que al referirme, en el transcurso de esta monografía, a las Reglas de York-Amberes lo haré siguiendo la traducción del Dr. Juan A. Roth, editada en Buenos Aires en 1928. Es la mejor se ajusta al texto adoptado por la trigésima tercera Conferencia de la International Law Association. Cotejada con la traducción presentada a la Conferencia de Abogados celebrada en Córdoba en 1926 y que no es igual a la publicada, con anterioridad, en 1925, en la *Revista de Derecho Marítimo y Legislación Comercial*, tomo II, pág. 62 y sig. igualmente errónea, median diferencias y algunas de suma importancia, tanto que alteran substancialmente el texto de York-Anweep Rules 1924 como lo ha publicado la

Marine Insurance and General Average. He tenido a la vista además la traducción al francés de Fernad Schaulb en su libro *Les Regles d'York et d'Anvers 1924 sur l'averie commune*, pág. 15 y sig. París 1933; y la italiana de Francesco Berlinghieri, *Le Regole di York e d'Anversa 1924*, pág. 209 y sig., Génova 1933. El Dr. Roth señala en un breve prólogo los fundamentales errores de la traducción impugnada. "Al comparar esta traducción — disse el Dr. Roth, aludiendo a la suya — con los textos oficiales, inglés y francés, he podido comprobar que el autor de esta traducción, (habla de la aceptada por la Conferencia de Abogados de Córdoba) no dominando el inglés, se ha valido del francés, pero ya la regla G ("el reglamento") demuestra que no ha sabido descifrarla, por falta de conocimientos jurídicos y lingüísticos a la vez. No es de extrañar que, además de los errores que comete en la traducción, reproduce algunos cometidos por los redactores del texto francés. Si es de sentir — agrega — que una pieza de tanta importancia se ha presentado a la Conferencia de Córdoba tan completamente desfigurada, no lo es menos el hecho de que la "Revista de Derecho Marítimo y Legislación Comercial", nos ofrece otra traducción de las mismas reglas de York-Amberes tan deficiente y errónea como la ya criticada más arriba". Mi opción, entonces, por la traducción del Dr. Roth, queda del todo justificada, y aparte de preferida por más exacta, dados los títulos del traductor y los argumentos valederos que invoca, ha de ampararme su autoridad en las citas que deba hacer en el transcurso de mi trabajo.

Las Reglas de York-Amberes, 1924, son las diez y ocho de Liverpool, modificadas las reglas III, V, IX y XII añadida la XIII por la Conferencia de Génova, añadida luego en 1903 la Regla de Amberes y precedidas, en la Conferencia de Estocolmo, por todas las reglas que se singularizan por letras alfabéticas y reformadas las Reglas II, III, IV, VI, VII, X, XI, XIII, XIV, XV, XVI, XVIII, y suprimida la XVIII cambiándose la numeración a las sucesivas. Son las aplicadas por las compañías navieras en sus relaciones y en su tráfico. Ha de advertirse que al insistir en ellas, dándoles nuevas formas en algunos casos y ampliándolas en otros, los conferencistas de Estocolmo discutieron como *cuestión previa* y llamaríamos perentoria si debía o no mantenerse la institución jurídica de la avería. La resolvieron por la *afirmativa*. Natural es que adoptada esa opinión, la necesidad de persistir y procurar una reglamentación uniforme para el comercio marítimo internacional no quedaba dudosa. A ello precisamente habían respondido todas las Conferencias celebradas y motivaba la reunión solemne en que intervenían. Para esa supresión de la institución jurídica de las averías una tendencia doctrinaria se había perfilado con el apoyo de algunas corporaciones y algunos tratadistas. El Lloyd en la Conferencia de Amberes de 1877 sostuvo por medio de

sus representantes, la supresión lisa y llana de las averías comunes (v. Berlinghieri, 1.^a edición, pág. 67, nota, y 3.^a edición, pág. 82 y sig.). Por lo pronto, a la supresión de las averías como institución jurídica, obstan, fuera de una secular tradición, todas las legislaciones que la mantienen sin pensarse alterar su consagración. Los autores que se han enrolado en esa tendencia son los menos, aunque algunos de gran reputación científica. La inmensa mayoría no solo abogan por su mantenimiento sino que defienden con calor que el principio que ha inspirado desde la antigüedad hasta el presente la institución de la avería, ha de extenderse a otros dominios del derecho nuevo; por ejemplo al derecho aeronáutico. Más aún; los hay que con el concepto del *riesgo imprevisible*, que responde a una razón nutrida de realidad viviente, consideran por altas nociones de justicia social, que todo perjuicio soportado por causas que *no dependen exclusivamente de la voluntad contractual*, claramente especificada, ha de soportarse por los vinculados a la *cosa perjudicada*; y que todo sacrificio consumado para evitar un mal mayor ha de merecer *compensación*. Esa doctrina que abre brecha sin más resistencia y no es poca, por la poderosa gravitación de la inercia—que la de un modo de pensar rutinario, aparece enunciada por los tratadistas medioevales y halla un exponente eximio en algunas páginas de Santo Tomás de Aquino. *Suprime* hasta las *excensiones relativas* del caso fortuito y las más *absolutas de, la fuerza mayor*. *Substituye la injusticia del enriquecimiento sin causa*, hoy atenuada por abundante jurisprudencia y los textos de algunas leyes contemporáneas y que ciertos autores invocan para afianzar la institución de las averías comunes, por el todavía tímido pero ya definido principio de que ha de *repararse todo empobrecimiento sin causa*, imputable al sujeto empobrecido, que es más amplio más fecundo y más humano. Son insospechadas las apasionantes perspectivas que a la organización social y a las personas les repara la aplicación de ese concepto removedor del derecho.

No todos los autores partidarios de la supresión de las averías comunes, la sostienen completamente. Recuerda Berlinghieri en la nota que he citado, al autor Procos que distingue las averías en tres clases: a) averías necesarias, que derivan del estado de necesidad y de legítima defensa en el interés de la nave; b) averías delictuosas o casi delictuosas o sean derivadas por culpa del propietario del barco, del capitán, del equipaje, del cargador y aún de un tercero; y c) averías fortuitas, ocasionadas por caso fortuito y no imputables a persona alguna. Las averías necesarias, según Procos, han de resarcirse en un *tercio* por el propietario de la nave y sin que esa proporción pueda exceder del *sexto del* valor de la nave en el puerto de descarga solo en el caso de ser sufridas por la carga o por los pasajeros. En los demás casos, no. Claro que Procos hace *responsables di-*

erctos a los autores de las *averías delictuosas o casi delictuosas*. Reemplaza, entonces, Procos las averías comunes en su sistema secular por otro sistema que no es equitativo ni es tampoco fácil de aplicar, lo que no deja de ser un grave inconveniente, porque en materia de averías, si mucho valen los conceptos, no menos vale su aplicación sencilla y su practicabilidad inmediata. Se ha dicho, desde otro punto de vista, que conviene *limitar* el concepto de las averías comunes a las únicas consecuencias de los proveimientos de la *salvación común* y *suprimir* el concepto de la *venta o beneficio común*. En otros términos, adoptar el principio del *common Safety* y no admitir el del *common benefit* para usar las fórmulas verbales de los autores ingleses. Nuestro Código habla al respecto de *salvación común* de las *personas* o del *buque y cargamento, conjunta o separadamente*, eligiendo lo que las viejas leyes repetían y encontramos reconocido en casi todos los Códigos modernos. El *common benefit* y así lo señalan los autores, empequeñece la institución a la *subalternidad* de la *gestión útil* en asunto en que la nave y todo lo que transporta soporta en su inminencia y en sus fuerzas desatadas, los peligros del mar. Por eso, en la Regla "A" de las Reglas York-Amberes se habla de "safety" que puede traducirse por seguridad — así lo hace Roth o salvamento, resguardo, excensión de cualquier mal, daño o perjuicio. En la versión oficial francesa se lee: *Salut commun*. No resta duda, pues, sobre el concepto. Al mantenerse la institución jurídica de la avería común, hay autores que oponen a los sostenedores de su supresión, un argumento simple y efectista. Renuncien las partes insertando en los contratos la cláusula "*franco de avería recíproca*" y la oposición se satisface. Pero esta solución no es viable. *Voluntariamente* puede acordarse: *imponerla es más difícil* porque se requiere un acuerdo de voluntades a las veces inútil de gestionar. La Conferencia de Estocolmo se pronunció por el mantenimiento de una institución que no ha perdido la razón de su existencia jurídica, porque cabe añadir que casi todos los argumentos que esgrimen para suprimirla, elaborados en base a las siempre mayores seguridades que la navegación alcanza, no consiguen destruir, aunque disminuyan, la previsión del peligro y mientras esa probabilidad no desaparezca en absoluto, dejando de ser probabilidad siquiera mínima, el derecho ha de seguir resignado a las *contingencias de la fatalidad*.

Militan otra clase de argumentos que no dependen de las mayores seguridades de la navegación moderna. Se habla, por ejemplo de *actos dolosos*, tendientes a *aprovecharse* de la institución de la *avería común* para lograr *beneficios ilícitos*. No existe casi institución jurídica que no flanquee esas posibilidades al dolo. No por ello han de suprimirse. Medios hay de prever y de reprimir, no con éxito absoluto, pero sí con restricciones normativas. Por otra parte,

nuestro Código, en su art. 1313 se aplica en defecto de convenciones especiales expresas en las pólizas de fletamento o en los conocimientos y nada incomoda que aleccionadas las compañías por su experiencias propia y ajena, acepten o no, con amplitud o sin ella, los textos legales y las reglas vigentes. Ese artículo de nuestro Código, que tiene por fuente el art. 1814 del Código de Portugal, lo encontramos análogo en casi todos los demás códigos y en las costumbres arraigadas de la navegación marítima en todos los tiempos. La *oposición del Lloyd*, que en la Conferencia de Estocolmo, se prolongaba atenuada y no era ya la disidencia franca y total que hemos visto en las originarias reuniones, respondía más que a un *criterio jurídico*, a un *criterio puramente mercantil*, muy respetable si se quiere, y del todo ajeno a la ciencia del derecho. Más importante fué la resistencia provocada en los ambientes marítimos de Alemania, Holanda y Estados Unidos a las Reglas de York-Amberes 1924 que no proponían, en ninguna forma, y ni hablaban de la supresión de la avería común. Esa resistencia provocada por sus prácticas y motivada en la diferencia del concepto de lo que debía entenderse por avería común. Todo ello se refleja en discusiones que no han cesado porque el derecho jamás se estanca, pero las *Reglas dieron una unidad internacional* perseguida, deseada y conquistada, y primam en los actos y en los hechos, lo que no deja de ser un triunfo arrancado al tiempo, por los iniciadores de la Conferencia de Glasgow; y una *exteriorización de la voluntad jurídica*, afirmada con la colaboración de una estable permanencia.

La regla A define la avería común. Lo mismo el primer párrafo del art. 1316 de nuestro Código. La deficiencia del Código Español, cuyo art. 936, es fuente del nuestro, dice así: "Averías gruesas o comunes son generalmente todos los daños y gastos que se causan deliberadamente para salvar el buque, su cargamento o algunos efectos de este de un riesgo conocido o efectivo". La de nuestro Código es *muy completa*, agrega el momento de la ocasión de *producirse* hasta el de su cese, prefija en nexo de *causalidad inmediata*, y *distingue* el buque, el cargamento que lleva y las *personas* que lo sirven o transporta *con la unidad resultante* e como los componentes de una *entidad marítima y en movimiento*. La Regla "A" de York-Amberes solo de preservar de un peligro los bienes comprometidos en una aventura común de mar (*Common maritime adventure*). Por la Regla "A" pareciera que las averías producen sus efectos únicamente en los casos de navegación regularizada y no en todos al decir de ciertos autores. En la regla "A" se lee que el acto de avería ha de ser *intencionalmente* y *razonablemente* efectuado; en nuestro texto: *deliberadamente*. Deliberar es definir por, operación *previa de mente la intención dirigida hacia una finalidad*. Co-

mo la deliberación ha de tender la *propósito*, de la salvación común y ha de ser *motivada*, va de suyo que la *intención* provoca la deliberación y encuadra en los resultados de esa deliberación. *En caso de peligro*, dice nuestra ley. El peligro ha de ser *actual*, en potencia o manifiesto, de gravedad *prevista* o de gravedad *resaltante*. La ley no exige esperar que el peligro se declare cuando es, por la lógica efectual, cierto, sin necesidad de más, porque si los actos de averías tienden a *disminuirlo* o a *conjurarlo*, sería absurdo adoptarse cuando el peligro no pueda ser ya vencido; o permitir que se acreciente, obligando a que los actos de averías multipliquen los daños. Basta que el estado de peligro exista y que ese peligro amenace el barco, la casa o las personas. *Removendi communis pericoli causa*, se lee en el Digesto, 14,2,3. El peligro que amenace a la entidad navegante y actos que respondan a la seguridad común (Regla A); a la *salvación común* (art. 1316, primer párrafo del Código de Comercio). Los actos de averías son *actos de necesidad*; por ello, el peligro no ha de ser hipotético ni futuro *por no concebirse la necesidad*, que es un estado *presente*, imperiosos por circunstancia sin que esa necesidad surja. No es preciso que el peligro sea inminente, sobra con ser *cierto grave* y en ánimo del capitán presentado como inevitable. En la Conferencia de Estocolmo, se habló del requisito de la inminencia. No prevaleció ese difícil requisito que de esperarse su cumplimiento conduciría quizás a la imposibilidad por inútil del sacrificio y a hacer desaparecer cualquier probabilidad por tardía, de la *commun safety*. Humberto Pippia en su artículo Avaría ha estudiado muy bien este punto. *Enciclopedia giuridica italiana*, tomo I, parte V, pág. 755. También Antonio Brunetti, *Diritto marittimo privato italiano*, tomo III, pág. 29 y sig; y T. Haralambidis, *Des caracteres distinctifs des Avaries communes*, que dedica un capítulo, el primero, y abundantes páginas, 99 y sig. Creo, como Haralambidis, que basta el *temor racional del peligro grave* y que en lugar de establecer condicionales a las formas de exteriorización de ese peligro, han de apreciarse los actos por las circunstancias. El mar oculta y diferencia sus terribles sorpresas conjurado con los elementos desencadenados. Un capitán es siempre y cada vez más un hombre dotado de conocimientos y de una serena estimación de sus enormes responsabilidades, a las que se confían el valor de los cargamentos y el más apreciable de la vida de los pasajeros y tripulantes. "La determinación del capitán, en presencia del peligro, enseña G. Castelli-Avoli, es una determinación discrecional, que escapa a una exacta evaluación. Pero es la resultante de una rápida visión del peligro y del daño previsible, de la posibilidad de evitarlo, de los medios idóneos a aplicarse para conjurar el uno y disminuir el otro: "c'est en lá" escribe De Courcy, "que consiste

l'habilité professionnelle du capitaine" (De Courcy *Questions de droit maritime*, I pág. 277) (pág. 126 in fine y 127). Algunos autores han elegido para obviar este problema de la *subjetividad* en la noción del peligro como elemento determinante y aceptable en los actos de averías la norma de entre dos males, el menos, e entre dos males, elegir el menor. Esta norma nunca ha sido una norma jurídica; es una máxima práctica que a nada conduce y nada resuelve. Con aplicarla se justificarian hechos incusables. La nave, su carga, los hombres que conduce no son nunca un mal y su valorización puede cotizarse en cuanto al barco y a sus bienes transportados, pero no así lo que representan las personas. Tampoco sería aplicable porque siempre lo sacrificado aparejaría menos de lo intentado salvar, aunque esto último no se lograra. Además el capitán no se coloca nunca en trance de hacer evaluaciones frente al peligro. Para atender la salvación común arbitra medios que supone por su pericia y por su capacidad suficiente, o por lo menos, conducentes. Se trata de *conjurar* y de conjurar con acierto. No es cuestión de estimar consecuencia; es sólo cuestión de *evitar* una sola: la pérdida de la nave. De ahí que haya que reconocerse que es la noción *subjetiva* de un peligro y la *deliberación racional* que esa noción provoque la que há de contemplarse y apreciarse, con prescindencia de cualquier otro factor ajeno a un estado de cosas que solo viviéndolo habilita a darse cuenta de lo que significa, aconseja y obliga.

La deliberación en el acto o lo intencional y racional del acto interesa con igual eficacia distinta porque los actos que no son voluntarios no se incluyen en la institución. Los daños que ocasionen *han de ser deliberados* y los gastos que se produzcan igualmente. Lisandro Segovia en su nota al art. 1316, expresa el sentido de deliberación, "como un acto deliberado del capitán" y "no como acuerdo previo celebrado entre el capitán, principales de la tripulación y las personas interesadas" al decir de Carlos C. Malagarriga en su coment. al art. cit., coincidente a su vez, con las enseñanzas del Profesor de la Universidad de Buenos Aires, Dr. Leopoldo Melo, según las versiones taquigráficas de sus conferencias Aparicio y Malg. 2.^a Ed. 1927 y sin que "deba someterse a la opinión del equipaje" como lo requiere Juan C. Carlomagno, en su Manual de Derecho Marítimo p. 483 ed. 1923. Ha de ser la acción humana que obra ante la fuerza mayor. De no mediar esa acción *deliberada* y *ejecutada*, no hay averías. Refiriendo-se a gastos incurridos para la seguridad común, la Regla "A" York-Amberes los califica de *extraordinario*; nuestro art. 1316, primer párrafo no los adjetiva así; ello no quiere decir que no lo sean, porque el caso de peligro es siempre *extraordinario* y gastos que se efectúen en esas circunstancias lo son sin excepción. Todo gasto no previsto en lo que es empresa

regular y que exigen circunstancias sorpresivas e necesidades urgentes se prevenidas y que han de atenderse es un gasto extraordinario. En ese sentido, coinciden los textos. Más fácil es extremar la deliberación en los gastos que la deliberación en los actos, si bien ordenarlos es un acto. Nuestro Código distingue por su art. 1318, que tiene por fuente el art. 1817 del Código de Portugal, los gastos causados por vicios internos del buque, por innavegabilidad, o por falta y negligencia del capitán o individuos de la tripulación, los que no se reputan avería gruesa, aunque hayan sido hechos voluntariamente y en virtud de deliberaciones motivadas para beneficio del buque y cargamento. Análoga disposición encontramos en el Código italiano, arts. 643 y 646, pár. 3 y 4; en el art. 700 del Cód. de Holanda y en otros textos. Por la Regla "D" York-Amberes esos gastos excluidos por nuestra ley, pueden en ciertas hipótesis comprenderse por averías. Nuestra cláusula *no ha de subordinarse* a una interpretación estricta en cuanto a sus consecuencias. El artículo se refiere exclusivamente, a los gastos ocasionados por los motivos que enuncia, pero si surge un peligro, por ejemplo una tempestad y el capitán frente a sus efectos, ha de adoptar medidas extraordinarias para su salvación del buque o su carga, los autores sostienen que es preciso discriminar lo que es de la naturaleza de las cosas y ha agravado los vicios, la falta e la negligencia iniciales. Leído con detenimiento el artículo citado no prohíbe esa interpretación lógica. Nuestros comentaristas no examinan el punto. No há de extrañarnos porque el derecho marítimo, entre nosotros, cuenta con más cultores que se dedican a la atención ilustrada de la cátedra que a escribir libros y editar monografías. No poseíamos una marina mercante propia año 1924-1939 y la navegación interna que se realiza por compañías locales ofrece muchas seguridades que suprimen la casuística en los Tribunales. Nuestro derecho marítimo, que ha acogido los principios y consagrado los textos, sin la influencia casi siempre perturbadora de los intereses creados, responde a una tradición honrosa. Aún antes, con mucha anterioridad a la Ordenanza francesa para la marina de 1681, España contó con ordenanzas ejemplares. Pueden leerse en la Recopilación de Pardessus y son recordadas con elogio por todos los juristas. En las costumbres de Valencia, en Las Partidas que recogen inspiraciones de los Roles de Olerón, en el Consulado del Mar, en los Cuotumbeos de Tortosa, en la Ordenanza de Carlos V y en las Ordenanzas de Bilbao, y nombro al pasar, alguno de los documentos principales, los autores de nuestro Código, aparte de su versación y conocimiento de las legislaciones a ellos contemporáneas, hallaron sugerencias, enseñanzas y elementos de juicio los más completos. No sorprende, y no deja de halagar, que Haralambidis, en su libro recordado, al colocar la Tabla de

Concordancia de los códigos y las reglas York-Amberes, haga figurar el nuestro con llamativa distinción, junto a los más adelantados y que señalan rumbos a los progresos jurídicos. Comparado el Código con las Reglas York-Amberes, los *méritos* para la época de su redacción de nuestro texto son evidentes. Verdad es que las Reglas predominan en los documentos de carga pero se obtiene ese resultado por elegir los armadores que las imponen. Es innegable que un texto internacional único en materia de averías apareja beneficios de todo orden. De incorporar este texto a los Códigos vigentes en los países civilizados la jurisprudencia animaría las disposiciones del mismo y la marina mundial se desenvolvería al amparo de los mismos principios. Nuestra República debiera interesarse por un asunto que a todos nos importa por ser una realidad palpitante, que *supera la aplicabilidad del Código*. El día que se acondicione a esa aspiración y esa aspiración se cumpla, al reemplazarse los artículos del Título XIV del Código argentino, no substituiríamos, en la realidad, principios anticuados por principios nuevos; modernizaríamos lo que en su tiempo consultó las necesidades de una época apresurándonos a acercarnos a las de otra y que las transformaciones de nuestro medio por lo fundamentales exigen que respondamos a ella.

Al expresárenos en el primer párrafo del art. 1316 que son averías gruesas los daños sufridos como *consecuencia inmediata de los sucesos* — palabra de significado más extenso sin dejar de ser más preciso — hace concordante a la Regla "C" York-Amberes en su parte que "solo admite como avería común los daños, pérdidas o gastos que son la consecuencia directa del acto de avería común". La Regla "C" añade un segundo párrafo, por el que demora en el viaje, y las pérdidas indirectas debidas a esta misma causa, tales como sobreestadías y pérdidas de mercado, no serán admitidas como averías comunes". Esta aclaración, que algunos consideran como una excepción a lo estatuido en el primer párrafo, en mi modo de ver tiende más a evitar dificultades de interpretación que a rectificar la doctrina jurídica tradicional de la avería. No se ocasionan esos daños o pérdidas sino por causas imputables a la condición del buque, pericia de su personal, accidentes naturales del mar, o fluctuaciones de mercado, que nada tienen que hacer ni ver con los casos de peligro, ni son consecuencia de medidas de salvamento. Claro que si la demora há obedecido a otra causa, el principio aplicable es otro, tratándose de casos especiales y previstos por normas también especiales. El segundo párrafo de la Regla "C" York-Amberes ha de interpretarse por la Regla XI y a consecuencia de la Regla X (a). Pero insisto en que el caso es *especial* y no el vulgar. Adviértase que la Regla "C", segundo párrafo, no habla de los gastos y si solo de

daños o pérdidas. Cabe aquí repetir lo que he adelantado al hablar del art. 1318 del Código y observar que este segundo párrafo de la Regla "C" ha sido muy discutido por tratadistas como Harolambidis que disiente; y defendido por Berlinghieri. Es indudable que la causa cuando la forman parcial o totalmente, mercaderías a las que la demora daña o destruye, y esa demora fué debida a una razón de defensa común, que la avería existe. Pero esa clase de mercaderías no es frecuente y los buques cuentan con dispositivos internos de conservación que se aplican y funcionan desde el comienzo de todo viaje de durabilidad calculada. Además, los transportes marítimos modernos se hacen cada vez más rápidos y las demoras, por muy rara excepción, no son excesivas. Suprimir el segundo párrafo de la Regla "C" favorecía mil pleitos. Consagrada, los elimina. Por eso, los argumentos de Berlinghieri me parecen decisivos; y de plantearse casos muy singulares, los magistrados podrían, con una interpretación meditada, reconocer la equidad de un reclamo abonado.

No está de más manifestar de paso que en la interpretación de las Reglas York-Amberes, algunos tribunales han sostenido que las *reglas literales priman sobre las reglas numerales* — en materia de doctrina y que éstas no pueden contradecir la contenida en aquellas. Esas interpretaciones, unas pocas y casi todas emanadas de jueces norte-americanos, han provocado animados debates. Esa interpretación no es la correcta. Los *principios generales* han de servir para *afirmar los principios particulares y nunca impedir su aplicación*. Lo inverso sería lo absurdo. Son particulares por haberlos considerado su autor armonizados a una realidad que no es frecuente o reviste modalidades dignas de contemplarse concretamente y darle una solución diferencial. Nuestro Código, en su art. 1316, declara, a semejanza de otros Códigos, casos especiales de avería común. En las Reglas, en las indicadas por números figuran también algunos como admisibles — algunos como admitidos. Nuestra ley, en cambio, es imperativa al respecto. Claro que no son todos idénticos los casos del Código y los de las Reglas; sin embargo, en los que lo son, los verbos — empleados no son siempre los mismos. Las Reglas han de interpretarse teniendo muy en vista que no se ha intentado al adoptarlas alterar la tecnología jurídica, prestigiada por seculares aplicaciones a contar de la Lex Rodhia. Las Reglas no han creado nada en materia de derecho; *han uniformado el derecho* — de ahí la importancia señalada en mis disertaciones, de estudiar las legislaciones ya históricas del Derecho Marítimo. Su interpretación corresponde por lo que significan y de hallarse contradicciones, que en mi entender no existen la doctrina de las Reglas

conocidas con letras del alfabeto no ha desfigurarse nunca el principio desenvuelto en las Reglas detalladas con signos aritméticos.

La Regla "D", que reproduce textualmente la Regla Amberes 1903 la encontramos en el art. 191 de las leyes marítimas escandinavas y en el art. 702 del Código Alemán. Era admitida en los documentos marítimos antes de su adopción por la Conferencia. Responde a la estricta lógica de las normas, tanto que los tratadistas consideran que el Código italiana la habilita (Berlinghieri, pág. 122) y Schaub también dentro del art. 400 del Código francés. Responde la Regla "D" a la permisa de que las averías son independientes de las circunstancias que las han hecho necesarias, lo que no impide hacer recaer luego las responsabilidades. Podríamos extender esas opiniones a nuestro art. 1318 que ratifico alude a los gastos, los únicos que excluye de las averías. Este artículo nuestro que concuerda con el último párrafo del art. 643 del Código italiano y el art. 403 do Código francés, y el 148 del Código Belga, *circumscribe* a los daños sufridos por la nave y no a los daños sufridos por otros. Que la culpa o negligencia cargan sobre su causante es lo justo, pero nunca sobre los demás. Es punto que ha estudiado, agotando el tema, Bousquet en el trabajo — que dedican a la Regla Amberes, 1903. A los responsables se les exige repondam a la acción pero a los perjudicados no se les niega — ni puede negárseles el derecho a la contribución.

La Regla "E" que es de *orden de la prueba* consulta los principios seculares de *orden procesal*. La inversión del principio de quién demanda, ha de demostrar el derecho que ensaya ejercitar es siempre *excepcional*. Sólo por presunciones justificadísimas se la há aceptado. Por nuestra ley habrá de seguirse igual norma, en caso de contestación y de no contestación a la mandada por la Regla "E" tan es así que encontramos disposiciones que responden a las varias hipótesis. Esa prueba es exigida, con harta mayor razón, por concurrir intereses diversos a la contribución por concepto de avería. Esos intereses no se definirían con equidad y en la proporción sin la Regla "E". Lo que hace *nuestra ley* es recordar los elementos y los medios de justificación de prueba. Ya en las funciones del Capitán le ha indicado, entre las que ha de llenar, los *cuidados* sobre la calidad de la carga. Por los reglamentos de Marina, en uso en todos los países, el Capitán ha de formular sus declaraciones a las autoridades de los puertos de arribo pro los *sucesos extraordinarios* de la travesía. Sobre esas obligaciones del Capitán en las Ordenanzas y Leyes, Dino Vidali acaba de publicar una monografía con referencias minuciosas. Se intitula "*L'accertamento del sinistro di mare nel diritto intermedio*" (Padova, 1938). Su análisis no puede ser más completo. La Regla "E" es por, conseguinte, una Regla que acoge

lo que siempre ha sido y reviste un carácter de *precaucionalidad jurídica* que no ha de poder sobrelevar cualquier reparo de cualquier naturaleza que se pretenda.

La Regla "F" York-Amberes ha consagrado la teoría de lo que llaman los autores ingleses doctrinas de los *substituted expenses* y de práctica corriente. Nada más justo. Son gastos que de no hacerse habrían ocasionado daños o por ello se han evitado daños, lógico es que se los admita como avería gruesa. Han de ser gastos *suplementarios si*, pero no los que respondan a *necesidades regulares*. Reclaman que favorezcan la misión del barco y que no excedan a la pérdida por la avería. Un caso de aplicación de la Regla "F" la tenemos concretada en la Regla X (d), que ha de tenerse como interpretativa para situaciones similares. Ciertos casos que responden a esta *clase de erogaciones* los encontramos enumerados en el *art. 1316*. Invertir dinero para evitar daños y saldarle es aparte de justo, cómodo. La ley no ha podido dejar sin compensación esa clase de actos. La Regla "F" por nuestra ley, sería ampliamente respetada y múltiples razones acreditarían en su apoyo si es que no existieran principios escritos que la fortalecen elementales del derecho que la proclaman.

La Regla "G", que concuerda con las Reglas XVI y XVII y ha sido completada por las Reglas Viena, tiene en nuestro Código cláusulas concordantes (arts. 1335, 1338, 1339 y 1340, por ejemplo). Sin embargo, respecto a los valores, hay diferencias con los de la Regla "G". El párrafo segundo habla de valor de compra. Esa Regla "G" responde a evitar discusiones sean las que fuere. No lo consigue totalmente como lo demuestra Schaub. Muchas descarta yello ya es bastante. No olvidamos que las Reglas York-Amberes persiguen una finalidad: ser *claro el concepto de las averías*, ser claro el modo de *liquidarlas* y ser claros los *valores estimativos*, todo y siempre dentro de una uniformidad internacional. Se ha conseguido en gran parte. El esfuerzo de sus iniciadores se há coronado. Si algo, y es mucho, resta por hacer, que era lo fundamental. Lo que falta es algunos aspectos, lo complementario.

Las nuevas Reglas, con sus modificaciones han venido a satisfacerlo. Su análisis permitirá decir en que medida se ha cumplido el esfuerzo inicial, se amparan los legítimos intereses de armadores, cargadores y aseguradores y se satisfacen las preocupaciones de los juristas.

De esta manera el derecho habrá cumplido su misión de amparo y protección que es en definitiva su función social.

RELATÓRIO E PARECER

Relator: VICENTE MARQUES SANTIAGO

Porpõem os eminentes mestres da Faculdade de Direito e Ciências Sociais de Buenos Aires — Professôres Sívori e J. C. Bonazzola — em brilhante indicação apresentada a êste Congresso, sejam adotadas pelas legislações particulares as Regras de York e Antuérpia, em sua redação atual, resultante de alterações aprovadas pela conferência internacional realizada no ano de 1949, sob os auspícios da "National Association for the Promotion of Social Science".

Bem justificam os eméritos professôres sua proposição, ante "la conveniencia de uniformar criterios, para que el hecho y el derecho se acompasen, para que la realidad y la technica vivan un mismo diapason, para evitar que la realidad contractual se aleje de las previsiones legales y porque el derecho cumpla su mision de ordenacion juridica que es en definitiva el concepto de la funcion y justiça social".

Acompanha essa brilhante proposição, primoroso estudo do professor J. C. Bonazzola, sôbre a caracterização da avaria comum, mediante o confronto dos preceitos do Código Comercial Argentino e das mencionadas Regras de York e Antuérpia, de 1924.

Objetivam, assim, os insignes autores da proposição referida, dar às avarias comuns uma conceituação uniforme e geral.

Merece todo o nosso aplauso dita indicação.

Não é que se afirme, de tal sorte, a incapacidade das legislações particulares para dar justa solução às delicadas questões que se situam no conceito, regulação e liquidação das avarias comuns; os códigos de comércio do Brasil e da Argentina, centenário aquêle e quase nonagenário êste, são atestação brilhante da segurança de doutrina que orientou os legisladores de um e outro País. Mas os progressos da técnica e a evolução do pensamento estão a exigir nova formulação.

O comércio marítimo é eminentemente internacional. Entrelaça os povos e liga os continentes, na realização de função econômica cujo relêvo dispensa comprovação. Por obra dêle, aqui aportam navios das mais variadas procedências, desde a nobre Nação Argentina — a mais próxima pelo coração e pelo espaço — até os longínquos e quase lendários países nórdicos, cujos intrépidos navegadores disputam a primazia da chegada ao Continente Americano.

No emaranhado de relações que resulta de um intercâmbio de tal intensidade, graves inconvenientes decorrem da variedade de legislações. Urge, pois, a respectiva unificação.

As Regras de York e Antuérpia proporcionam a solução consentânea com a complexidade da questão.

Reconhece o Brasil, através o art. 762 do Código Comercial, o caráter supletório dos preceitos relativos à avaria grossa, enumerados no artigo 764, admitindo ampla autonomia dos contratantes quanto à qualificação e regulação respectiva.

Da mesma forma procede a lei argentina, no artigo 1313, orientando-se ambas em conformidade com o direito dos povos de comércio marítimo de maior desenvolvimento.

Daí o reconhecimento da validade da cláusula dos conhecimentos dispondo sobre a aplicação das Regras de York e Antuérpia.

A evolução do direito das obrigações, ante a intervenção crescente do Estado nas relações de direito privado, parece, porém, aconselhar que as legislações particulares adotem ditas regras, por via de convenção internacional ou mediante incorporação em seu direito positivo, “pues eso dará a la matéria — muito bem o afirmam os mestres citados — un sentido de uniformidad internacional, recto y claro como son sus disposiciones, y honesto porque habrá puesto en consonancia los códigos de la matéria con estas reglas, que son en el hecho normas ya que son básicas en las contrataciones y en las pólizas pertinentes”.

É a recomendação proposta e que adoto integralmente.

Pôrto Alegre, 14 de agosto de 1950.

APRESENTAÇÃO EM PLENÁRIO

O SR. PRESIDENTE — Júlio César Bonazzola — Passamos a discutir a tese “Averia Comun”, apresentada em forma de UMA INDICAÇÃO pelos Professores argentinos Drs. Sivori e Bonazzola, relatada pelo eminente Professor Vicente Marques Santiago. Como o ilustre relator não se encontra presente, concedo a palavra ao dr. Paulo Barbosa Lessa, pedindo-lhe se digne ler o relatório.

O SR. PAULO BARBOSA LESSA — Sr. Presidente e meus Senhores. Limitar-me-ei, ante a unanimidade com que foi aceito o parecer na Comissão de Direito Comercial, a proceder a leitura do mesmo.

(Lê o Relatório).

Esta a recomendação proposta e que adoto integralmente. (Palmas).

O SR. PRESIDENTE — Está em discussão. Não havendo quem queira discutí-la, vou dá-la por aprovada. (Pausa). Aprovada.