

DICTAMEN

DE LOS EXCMOS. SEÑORES

✓
DR. D. GERMÁN GAMAZO, LCDO. D. FRANCISCO SILVELA
Y LCDO. D. NICOLÁS SALMERÓN Y ALONSO.

DEL FORO DE MADRID,

CON REFERENCIA AL LITIGIO ENTABLADO

POR VIRTUD DEL

ABORDAJE

DEL VAPOR LA FRANCE AL VAPOR SUD AMERICA,

OCURRIDO EN LAS AGUAS

DEL PUERTO DE LA LUZ EN LA ISLA DE LA GRAN CANARIA.

CADIZ.

IMPRESA DE LA REVISTA MÉDICA DE D. FEDERICO JOLY,
CALLE CEBALLOS, NÚM. 1.

1890

DICTAMEN

DE LOS EXCMOS. SEÑORES

DR. D. GERMÁN GAMAZO, LCDO. D. FRANCISCO SILVELA
Y LCDO. D. NICOLÁS SALMERÓN Y ALONSO.

DEL FORO DE MADRID,

CON REFERENCIA AL LITIGIO ENTABLADO

POR VIRTUD DEL

ABORDAJE

DEL VAPOR LA FRANCE AL VAPOR |SUD AMERICA,

OCURRIDO EN LAS AGUAS

DEL PUERTO DE LA LUZ EN LA ISLA DE LA GRAN CANARIA.

CADIZ.

—
IMPRESA DE LA REVISTA MÉDICA DE D. FEDERICO JOLY,
CALLE CEBALLOS, NÚM. 1.

1890

AL PUBLICO.

El día 15 de Abril próximo pasado terminaron en el Juzgado de primera instancia de este Partido los informes orales, comenzados el 10 del propio mes, sobre el artículo de excepciones dilatorias opuestas por la "Société Generale de Transports maritimes á Vapeur," á la demanda que contra ella dedujeron la sociedad "La Italia" y consortes, en reclamación de los daños y perjuicios ocasionados por el abordaje de "La France," al "Sud América" acaecido el 13 de Setiembre de 1888, en las aguas del Puerto de la Luz; y el 8 de Mayo siguiente, el Juez D. Rafael Bethencourt y Clavijo dictó sentencia declarando que este Juzgado, y todos los Tribunales españoles, eran incompetentes para conocer de la demanda sobredicha.

Tratándose de asunto tan cuantioso y excepcionalmente grave, y por razones de diverso orden, era muy natural que se preocupase mucho el Letrado infraescrito de tal resolución, que fué seguidamente apelada, no solo por su impulso y deseos propios, sino por terminante orden telegráfica de sus clientes para ante la Sala de Justicia del Superior Tribunal de la Audiencia del Territorio.

Y aunque en la contienda no podía ir mejor acompañado, por haber interpuesto aquí la demanda, después de detenidas conferencias, con los reputadísimos abogados de este foro, Doctor Don Tomás García y Guerra y Licenciado D. Tomás de Zárate y Morales y con el no menos reputadísimo del foro de Génova Ilustrísimo Sr. D. Mauricio Caveri, quien á su vez había recogido antes el parecer de los más ilustres abogados de Italia, pronunciándose unos y otros resueltamente en el sentido de la competencia de este Juzgado, y aprobando en todas sus partes el escrito de la demanda aludida; y porque esa misma competencia la afirmó también el Excmo. Sr. Licenciado D. Francisco Silvela, del foro de Madrid y el Licenciado D. Servando Acaso, del foro de Cádiz, en dictámenes escritos de que se hizo mérito en la vista pública del artículo, el que suscribe creyó de su deber, y en descargo de su responsabilidad, prevenir á las sociedades actoras de que era llegado el momento de consultar el caso á eminentes Letrados españoles, sometiéndoles el protocolo completo del asunto, y la sentencia dictada, de la que dijo el periódico "El Liberal" de esta plaza en su número 676, lo que es á saber:

"La sentencia es favorable á la pretensión sostenida por el distinguido Letrado, nuestro querido amigo Sr. D. Juan E. Ramírez y Doreste..."

"A personas entendidas hemos oído juzgar con grande encomio la sentencia de que se trata, asegurando que debe calificarse de documento notabilísimo, que hace honor al digno é ilustrado Juez del partido, Sr. Bethencourt Clavijo."

Resultado de aquel consejo fué la Junta Profesional, celebrada en Madrid el día 13 de Junio próximo pasado, con asistencia de los Letrados Excmos. Sres. D. Germán Gamazo, Lcdo. Don Francisco Silvela y Lcdo. D. Nicolás Salmerón y Alonso, del Ilmo. Sr. D. Mauricio Caveri, y del que estas líneas escribe, con

prévio y detenido estudio, por parte de los tres primeros, de todos los antecedentes que conocían ya sobradamente los últimos.

Y resultado de la propia Junta ha sido el luminoso dictámen de 30 del mencionado Junio, que las sociedades actoras y su Letrado Director han decidido hacer público para que se conozcan los fundamentos y razones que les asisten en demanda de tanta monta, y en el asunto incidental suscitado.

Y para concluir estas breves líneas añadiré tan solo, que en el propio sentido de los Letrados ahora consultados, ha emitido su dictámen al Sr. Marqués de Maffei, Embajador de Italia en la córte de España, el notabilísimo Letrado de Madrid Sr. Licenciado D. Manuel Silvela.

Las Palmas de Gran Canaria, Julio de 1890.

Ldo. Eduardo Benítez.

Las sociedades de seguros "La Italia," "Mannheim," "La Federale", "Fenice Austriaca", "Rhemania," y "Swizera," han sometido al exámen de los Letrados que suscriben todos los antecedentes y noticias propias para formar juicio acerca de la excepción dilatoria de incompetencia de jurisdicción, opuesta en el Juzgado de las Palmas de Gran Canaria, por la "Societé Generale de Transports Maritimes á Vapeur," domiciliada en Marsella, á la demanda que las expresadas sociedades de seguros, en unión del capitán del Sud-América, han interpuesto contra la "Societé Generale de Transports," solicitando se declare á ésta civilmente responsable del abordaje del vapor "La France" al vapor mencionado "Sud-América," ocurrido en las aguas del Puerto de la Luz.

Desean las sociedades consultantes un dictámen acerca de la razón y derecho que les asista para haber introducido la demanda ante el Juzgado de Las Palmas, para mantenerla hoy, ó para iniciar otros recursos y diligencias, que con sujeción á las Leyes y principios aplicables al caso, pudieran conducir á la mejor defensa y éxito favorable de los graves intereses de personas y propiedades á los que afecta la demanda misma; y los Letrados que suscriben, tras madura deliberación entre sí, con estudio de los antecedentes, y después de conferenciar con los Letrados Sres. Caveri y Benítez, Director éste del asunto ante el tribunal de Las Palmas, han llegado á un perfecto acuerdo, formulando sus opiniones, con la relación sustancial de los datos que han tenido á la vista, en el siguiente

DICTAMEN.

El 13 de Setiembre de 1888 en el Puerto de la Luz tuvo lugar el abordaje del vapor "Sud-América", de la matrícula de Gé-

nova y perteneciente á la sociedad de navegación italiana "La Veloce," al mando del capitán Bertora, por el vapor francés "La France" de la "Société Generale de Transports" y mandado por el capitán Verd.

El "Sud-América" procedente del Rio Janeiro, con carga y pasajeros, llegó al puerto de la Luz, al amanecer del día 13 de Setiembre; y al colocarse en el sitio que le designó para fondeadero el práctico, y después de arrojada el ancla, fué embestido en el costado de babor por "La France," que llegaba también á fondear en el mismo punto, sobreviniendo á los pocos minutos el naufragio, y con él, numerosas víctimas y total pérdida de su cargamento.

En 10 de Octubre siguiente se formuló ante el Juzgado de las Palmas la demanda objeto de la excepción de incompetencia: en ella se enumeran como hechos los relativos al abordaje, su calificación por la Comandancia marítima como constitutivo de descuido ó temeridad por parte del capitán de "La France," el abandono del vapor á las sociedades aseguradoras y las protestas del capitán Bertora, realizadas el mismo día del siniestro, ante el Cónsul de Italia y ante un Notario de la localidad; y se sostiene la competencia del Tribunal, fundándola en los principios de derecho internacional privado, reconocidos en las sentencias del Tribunal Supremo de Justicia, decisiones del de casación de Bélgica y resoluciones del Congreso Internacional de Amberes, en el Decreto-Ley de Extranjería de 17 de Noviembre de 1852, en los tratados con Italia y Francia de 21 de Julio de 1867, 2 de Mayo de 1884 y 6 de Febrero de 1882, en el Código de Comercio, en sus artículos 15 y 826, y en el decreto de unificación de fueros de 6 de Diciembre de 1868, entendiendo que la obligación de indemnizar el daño nacido del *cuasi-delito* constituye un vínculo jurídico entre dañador y dañado, que debe regirse por la

Ley del lugar donde la obligación nació y quedó contraída, y donde debe satisfacerse, cuando no exista pacto en contrario: se exponen los fundamentos relativos á la procedencia sustantiva de la responsabilidad civil; y se concluye ejercitando *la acción personal de daños y perjuicios*, para obtener de la Sociedad demandada la indemnización correspondiente á ellos, según las pruebas y tasaciones oportunas.

Se emplazó para contestar á esta demanda al Director de la "Sociedad General de Trasportes" en Marsella el 22 de Diciembre de 1888; se personó aquel en el pleito el 18 de Marzo siguiente, con protesta de no someterse á la jurisdicción de los Tribunales españoles; y formuló artículo prévio, proponiendo las excepciones dilatorias de incompetencia de jurisdicción y litispendencia, separándose después de esta última, y quedando reducido el incidente á la incompetencia.

Alegó el demandado para sostenerla, que contra el capitán de "La France" no se había incoado procedimiento criminal, ni se le había citado, ni emplazado para ninguna otra diligencia ante autoridades españolas; que ante el Tribunal de Comercio de Marsella se habían deducido dos demandas, una por las Sociedades aseguradoras, y otra por la Sociedad "La Veloce" contra la Sociedad de Trasportes, que se hallaban á la sazón pendientes; y que la Comisión marítima de Marsella, el Prefecto marítimo de Tolón y la Comisión superior de naufragios de París habían declarado, de conformidad, que la responsabilidad de la colisión incumbe al capitán del Vapor italiano, manteniéndose al capitán del Vapor francés, por resolución del Ministro de Marina, en su capacidad de mandar buques: sosteniendo en cuanto al derecho, que los Tribunales españoles tan solo pueden conocer de las demandas entre extranjeros en que se utiliza acción personal, cuando se trata de obligaciones con-

traidas en España, ó que en España deban tener cumplimiento, siendo preciso que el extranjero haya celebrado contrato, ó realizado hecho personal del que nazca vínculo de derecho, y que cuando la obligación no nace de esas dos fuentes, sino de la Ley, no puede esta aplicarse al extranjero; que era preciso además en las demandas contra extranjeros, que tuvieran estos la condición de domiciliados ó transeuntes, y en ninguno de los dos casos se hallaba la sociedad demandada; y que los actores se habían sometido á los Tribunales de Francia, en las condiciones que exigen los Tribunales de ese país: deduciendo de todo ello la necesidad de reconocer la competencia del Tribunal de Marsella para seguir el pleito, y estimando inaplicable el artículo 826 del Código de Comercio, por exigir la declaración previa de la culpa del capitán de "La France," que solo pueden hacer las autoridades de su país, que ya le han declarado irresponsable, faltando, por consiguiente, base jurídica para declarar la existencia de una obligación.

De las diligencias instruidas por las autoridades españolas de marina, resulta: que el Comandante del Puerto se constituyó en el lugar del siniestro y tomó declaraciones á los prácticos, á los oficiales de los Vapores, entre los que tuvo lugar la colisión, y á otros de buques próximos, y reunida junta de pilotos para ver y fallar el expediente de abordaje, declararon por unanimidad, que el vapor francés era responsable de las averías y naufragio por descuido ó temeridad del capitán; que, elevada la sumaria al Departamento de Cádiz, opinó el Capitán General, de acuerdo con el Fiscal de Marina, que debía anularse lo actuado, por entender que la Comandancia solo era competente para fallar sobre accidentes que ocurran entre buques españoles ó entre ellos y los extranjeros; y que elevado el asunto al Consejo Supremo de Guerra y Marina, éste, de acuerdo con lo pro-

puesto por el Fiscal Togado, dejó sin efecto la providencia del Capitán General del Departamento de Cádiz, quedando firme el fallo de la Junta de Pilotos.

Es asimismo antecedente de interés para este dictámen, el hecho de que la sociedad anónima "La Veloce," propietaria del Sud América, y representada por su Administrador Delegado, acudió al Tribunal de Comercio de Marsella en 11 de Octubre de 1888, manifestando que había hecho abandono de su buque á los aseguradores, pero que tenía que reclamar otros perjuicios de la "Sociedad General de Transportes;" que reiteraba la acción entablada ante el Tribunal competente del lugar en que ocurrió el naufragio, protestando seguir su curso y obtener en él sentencia; pero que, esto no obstante, para llegar á cualesquiera fines y estar en regla, aun en la hipótesis de que la cuestión de incompetencia del Tribunal llegara á suscitarse, entendía conservar sus derechos en virtud de una instancia, entablada en el plazo legal ante el Tribunal francés, cuya competencia no podría contestarse por el capitán de "La France," y que, en todo caso, debería ordenar el cumplimiento en Francia de la sentencia que recayese, citándose á la Sociedad General y al capitán Verd, para que se declararan responsables de todos los daños y perjuicios, bajo la reserva formal de todos sus derechos, en razón de las instancias ya presentadas, con motivo de dicha colisión ante cualesquiera otros Tribunales.

Las Sociedades aseguradoras, por virtud del abandono del buque y por los seguros del cargo, hicieron el propio requerimiento en Marsella, con iguales reservas de los derechos de los requirentes *en razón á las instancias ya entabladas*; pero ni unos, ni otros demandantes sostuvieron el litigio, y el Tribunal pronunció la rebeldía de los demandantes, declarándoles desechados de sus demandas respectivas.

Con las mismas protestas y con las mismas fechas, se presentaron por las propias Compañías ante el Tribunal Civil de Génova iguales demandas; y este Tribunal se declaró incompetente, confirmándose su fallo en la apelación que se entabló; é instruido expediente también en Génova, ante la Capitanía del Puerto, la Comisión nombrada emitió dictamen por unanimidad, en el sentido de que el siniestro debía atribuirse á la culpa del capitán del Vapor "La France."

El Juzgado de Las Palmas, ante el que se desarrollaron en los escritos é informes orales los razonamientos de derecho pertinentes, dictó sentencia en 8 de Mayo último, declarando que *aquel Juzgado y los demás Tribunales españoles son incompetentes para conocer de la demanda, sin imposición de costas.*

I.

Los hechos que de estos antecedentes se desprenden, permiten plantear la cuestión de competencia en los términos explícitos de *una acción de daños* procedente de un acto de índole mercantil, como es el abordaje, que ha constituido al causante en una relación de derecho con el perjudicado, que nuestra legislación, la jurisprudencia y la doctrina definen como *obligación nacida del cuasi delito.*

La índole del incidente de incompetencia, excluye la necesidad de depurar, mientras se resuelve, aquellos extremos relativos á la culpabilidad efectiva del capitán, que pueden ser en su día, esenciales y decisivos para el resultado *final* de la contienda; y esto nos mueve á prescindir de todo análisis y observación sobre el valor de los respectivos expedientes instruidos por las jurisdicciones de marina en España, en Italia y en Francia.

Basta, para la integridad de los datos en que ha de apoyarse el derecho aplicable, saber que el siniestro tuvo lugar en aguas interiores de España y en el fondeadero del puerto de la Luz, entre el vapor "La France," que abordó al "Sud-América," y causó su avería é inmediato naufragio con daños en bienes y personas, y que hechas las oportunas diligencias y protestas, la acción se entabló apoyándola en el voto unánime de la Junta de Pilotos, confirmado y autorizado por el Consejo Supremo de Guerra y Marina, que entiende procedió el vapor francés con *culpa* en el abordaje y maniobras de fondeo. Si al llegar al fondo del litigio el Tribunal estimara unas ú otras pruebas, y apreciándolas, declarára sobre las responsabilidades, absolviendo ó condenando al demandado, prestando mas valor á unos ú otros fallos de las jurisdicciones especiales de marina, eso en nada alteraría lo que ahora debe resolverse en cuanto á la jurisdicción determinada por la clase de acción, por el lugar en que el hecho acaeció y por el derecho aplicable sobre esos dos datos.

La acción se dirige á hacer efectiva una obligación nacida en España, y que debe satisfacerse en España.

Nuestro Código Civil, supletorio según su artículo 16, de las deficiencias de la legislación mercantil, como de todas las especiales, al desenvolver la Teoría general de las obligaciones fija en el artículo 1.089 los orígenes de todas, diciendo que nacen de la Ley de los contratos y cuasi contratos "y de los actos y omisiones ilícitos ó en que intervenga cualquier género de culpa ó negligencia," y estas últimas se regulan en el capítulo 2.º del título XVI cuyo epígrafe es "de las obligaciones que se contraen sin convención," y se definen en el artículo 1.902 en estos términos. "el que por acción ú omisión causa daño á otro, interviniendo "culpa ó negligencia, está obligado á reparar el daño causado;" definición más precisa aun que la dada por Pothier al cuasi-de-

lito, "un hecho por el cual una persona sin malicia, mas por im-
prudencia que no es excusable, causa algún daño á otro."

El Código francés acepta y consagra iguales principios en sus artículos 1382 y 1383 diciendo: "todo hecho cualquiera del
"hombre que causa á otro un daño, *obliga* á aquel por cuya falta
"ocurrió á repararlo, y cada uno es responsable del daño que
"ha causado, no solo por su hecho, sino por su negligencia ó su
"imprudencia:" artículos que comenta Laurent en sus princi-
pios de derecho civil francés (1) diciendo: "que la mas peque-
"ña falta basta para dar nacimiento al cuasi-delito," y que
"importa no confundir el cuasi-delito de carácter civil con el de-
"lito de carácter criminal: á este le caracteriza la pena en que
"incurre el culpable en un interés social, y en aquel el interés
"social no está en juego, pues la parte lastimada obra en repara-
"ción del daño que se le ha causado, y en un interés privado no
"hay culpable propiamente dicho, sino un deudor y un acreedor."

No cabe dudar, por tanto, que lo mismo en Francia, que en España, el cuasi-delito crea ó da lugar al nacimiento de obligaciones, constituye los vínculos jurídicos de deudor y acreedor y dá origen á una acción que significa un derecho en ejercicio para ser indemnizado el que sufrió el perjuicio, y un deber de satisfacerlo por parte del que lo causó con su culpa.

Si de esos principios generales de carácter sustantivo, pasamos á los adjetivos, hallamos como base de todos el contenido en el artículo 51 de la Ley de Enjuiciamiento Civil que declara "que la jurisdicción ordinaria es la única competente para cono-
"cer de los negocios civiles que se susciten en territorio español,
"entre españoles, entre extranjeros, y entre españoles y extran-
"jeros," comprendiéndose en el concepto y frase de negocios ci-

(1) Laurent, Principes de Droit civil français, T. 20, p. 406.

viles los que se rigen por el Código mercantil. Es tal artículo reproducción literal del 267 de la Ley Orgánica del Poder judicial de 1870. Con aquél artículo se relaciona para completar el 70 de la misma Ley de Enjuiciamiento Civil, que declara que las disposiciones sobre competencia comprenden á los extranjeros "que acudieren á los Juzgados españoles.... compareciendo "en juicio como demandantes ó demandados contra.... otros "extranjeros cuando proceda que conozca la jurisdicción española con arreglo á las Leyes del Reino ó á los tratados con otras "potencias."

Exponiendo este artículo, dice el Sr. Manresa en el tomo primero de sus Comentarios á la Ley de Enjuiciamiento: "Quedan "pues sujetos los extranjeros á las mismas condiciones que los "españoles, que es cuanto podía concedérseles, y lo que está conforme con los principios de derecho internacional privado generalmente admitidos," y que el Código Civil ha confirmado, consignando en su artículo 27, que los extranjeros gozan en España de los derechos que las leyes civiles conceden á los españoles.

El Decreto-Ley de 17 de Noviembre de 1852, que lleva entre nosotros el nombre de Decreto de extranjería, completa en su artículo 32 el precepto de la Ley de Enjuiciamiento, declarando "que los extranjeros domiciliados y transeuntes, tienen "derecho á que por Tribunales españoles se les administre justicia, con arreglo á las leyes, en las demandas que entablen para "el cumplimiento de las obligaciones contraídas en España, ó "que deban cumplirse en España ó cuando versen sobre bienes "sitos en territorio español."

El artículo 3.º del Tratado entre España y Francia de 6 de Febrero de 1882, establece: "que los españoles en Francia, y los "franceses en España, gozarán recíprocamente de constante y "completa protección para sus personas y propiedades, disfruta-

“rán los mismos derechos que correspondan ó puedan corresponder á los naturales ó naturalizados.... y tendrán por consecuencia libre y fácil acceso cerca de los Tribunales de justicia, tanto para demandar, como para defender sus derechos en todos los grados de la jurisdicción establecidos por las Leyes.”

El celebrado con Italia el 21 de Julio de 1867 contiene análoga declaración, y reconoce á las sociedades constituidas ó autorizadas con arreglo á las Leyes propias de cada uno de los Estados, la facultad de ejercer todos sus derechos, y de presentarse en juicio ante los Tribunales, á fin de hacer valer ó defender su razón.

El Tribunal Supremo, en su sentencia de 12 de Mayo de 1886, ha hecho aplicación clara de esas doctrinas, estableciendo “que los Tribunales españoles tienen competencia para conocer de todos los negocios que se susciten en territorio español, no solo entre españoles, sino entre extranjeros, que según el artículo 20 del Código de Comercio de 1829, la tienen para conocer de todos los actos de comercio celebrados por extranjeros en territorio español y de todas sus resultas é incidencias: y que por lo tanto, al fallar la Sala sentenciadora sobre la obligación de D. Luis Guilhon, hoy sus herederos, de liquidar la sucursal que se declara haber funcionado en España bajo la dirección del mismo, no ha incurrido en exceso de jurisdicción.”

Como quiera que, ni el Decreto de extranjería, ni los Tratados han establecido reglas especiales de competencia, es doctrina admitida entre nosotros la que expone en los comentarios ya citados el Sr. Manresa, diciendo: que esas omisiones las suple el artículo 70 de la Ley de Enjuiciamiento Civil, ordenando *que las reglas establecidas en los que le preceden, comprenden á los extranjeros.*

Lo mismo afirma en su “Tratado de derecho internacional privado”, el Magistrado de este Supremo Tribunal D. Emilio Bra-

vo, declarando "que en España las cuestiones litigiosas entre "extranjeros son iguales á las demás; los mismos Jueces, los mismos procedimientos y las mismas leyes ha de haber para todos...; y "por lo tanto, es igual que el pleito sea entre un regnícola y un "nacional de otro país, ó que se trate de dos extranjeros."

En el orden de derecho propiamente civil, la Ley 3.^a, título 15 de la Partida 7.^a, cuyo epígrafe es "*á cuales e ante quien puede ser demandada enmienda del daño*" estableció que se hiciera "*ante el Juez del lugar donde fué fecho*;" y la Jurisprudencia del Tribunal Supremo ha mantenido ese concepto y doctrina, como de ineludible aplicación en el nuevo orden de enjuiciar: siendo bien conocidas y respetadas las sentencias de 3 de Abril de 1867 y 8 de Febrero de 1879, que se han citado en la discusión del incidente, en la primera de las cuales se declara, que deteriorada "una viña con motivo de un incendio, nació de ello la existencia "de derechos *contra la empresa* del ferrocarril del Norte que, "en su caso, han de hacerse efectivos por razón de la cosa *en el "lugar en que el daño fué hecho*, que era el término de Palencia; "que la acción entablada era *la personal de daño nacida de la Ley "de Policía de ferrocarriles*; y que en primer término, es Juez "competente para conocer de las acciones personales *el del lugar en que debe cumplirse la obligación*, concurriendo dicha circunstancia en el Juzgado de Palencia."

Se establece en la de 1879, que *los daños y perjuicios pueden ser demandados ante el Juez del lugar donde se hayan causado, aunque el dañador sea de otra vecindad*, y que en ese lugar de daño *debe cumplirse la obligación* de indemnizar, con arreglo á lo determinado en las Leyes 15, título 1.^o y 3.^o, título 15 de la Partida 7.^a, y se declara competente al Juzgado de la Coruña para entender en los daños que causó á unos aparatos de pesca un vapor, *cuyos armadores tenían su domicilio en Barcelona*, y que sos-

tuvieron la jurisdicción del Juez de esta última capital, fundándose en que, tratándose de acción personal y no mediando convención, era determinante de la competencia *el domicilio*.

Ahora bien, enlazando esas dos suscintas exposiciones de doctrina, resulta lógicamente para los que suscriben esta ineludible conclusión. Los litigios entre extranjeros, por actos y obligaciones realizadas en España, se deben regir y tramitar por los Tribunales de España, bajo los mismos principios y doctrinas que los entablados entre españoles; y tratándose de acciones en reparación de daños, fundados en la existencia de un *cuasi delito*, la competencia corresponde al Juez del lugar en que el daño se realizó, y allí deben satisfacerse las indemnizaciones.

Pero los Letrados que suscriben, al exponer estas consideraciones generales, no entienden ser preciso llegar á ellas para encontrar la solución propia y el precepto concreto aplicable al caso consultado, que juzgan especialmente definido en los artículos 15, 826, 835 y sus concordantes del Código Mercantil vigente.

Ha adquirido el abordaje una importancia efectiva, con los progresos de la navegación de vapor, que no tenía en el antiguo comercio marítimo, y que ha determinado influencias notorias en la legislación y jurisprudencia mercantiles contemporáneas: y bien lo hacen notar los comentaristas de los Códigos antiguos, como Weil (1). Obedeciendo á esa acción del hecho industrial sobre el derecho, el nuevo Código mercantil ha consagrado la sección 3.^a del título IV sobre riesgos, daños y accidentes del comercio marítimo, al abordaje; mientras en el Código de 1829, apenas si se encuentra la palabra en algún artículo relativo á los seguros, y se halla la idea general de esa avería comprendida en los conceptos generales de los daños que pueden sobrevenir á la

(1) Des assurances maritimes et des avaries, por Denis Weil.

nave por culpa ó impericia del capitán ó por caso fortuito: y en España, ante Tribunales encargados de aplicar el Código mercantil de 1885, no es menester acudir á interpretaciones, analogías, ni principios generales de derecho ó equidad, ni aun á la legislación civil supletoria, porque basta ajustarse á la letra y sentido, por todo extremo claros de la Ley. El artículo 15 hace la declaración *general*, sujetando á los extranjeros que realizan actos de comercio en España, á la *jurisdicción de los Tribunales de la Nación*, sin distinguir entre domiciliados ó transeuntes, abarcando por igual á todos, sin otra limitación que las estipulaciones para casos particulares de convenios con las demás potencias: el artículo 826 establece, "que si un buque abordase á otro por culpa, negligencia ó impericia del capitán, *el naviero del buque abordador* indemnizará los daños y perjuicios ocurridos, previa tasación pericial;" si el abordaje es imputable á ambos ó si no puede determinarse cuál sea el causante, cada buque soportará sus daños, y ambos responderán solidariamente á los cargos, según los artículos 827 y 828; y para alejar toda duda sobre la certeza y exacta definición del hecho, que es materia primera de este conflicto, añade el artículo 833, "que se *presumirá perdido por causa de abordaje* el buque que habiéndolo sufrido se fuera á pique en el acto."

Es cierto que no hay en el Código artículo que con igual claridad determine el Tribunal competente para entender y decidir sobre el resarcimiento de los daños y perjuicios en el caso especial del abordaje; pero es menester, en opinión de los infrascritos, obstinación y perjuicio injustificado, para no ver en el artículo 835, una determinación de competencia, la más clara, quizás, de las que se contienen en un Código, que ha rehuido en todo lo posible tocar á la adjetividad del derecho especial que regula: "La acción para el resarcimiento de daños y perjuicios

”que se deriven de los abordajes, dice el artículo citado, no podrá admitirse, si nó se presenta, dentro de las veinticuatro horas, protesta ó declaración ante la autoridad competente del punto en que tuviese lugar el abordaje.”

Lejos de haber, por tanto, la menor derogación al principio general que hemos dejado expuesto sobre la acción de daños en nuestro derecho y jurisprudencia civil, vemos en ese Código mantenida la acción, como es lógico, en la competencia del punto en donde el cuasi delito se realiza, y dá lugar al nacimiento de las obligaciones, y es causa del pago de la indemnización al perjudicado, y ofrece *á semejanza del delito*, la razón capital de localizarse el juicio por el lugar, que no es otra que las mayores facilidades y medios de instrucción y acierto al determinar la generación y circunstancias modificativas de la culpa, del hecho que lesiona, sin excusa absoluta, el derecho de la propiedad ó de la persona; completando y afirmando la certeza de ese razonamiento, la referencia inevitable al artículo 15, puesto que *acto de comercio* y ejercicio de comercio es lo que la compañía francesa, legítimamente representada por su capitán, realizaba al entrar á tomar carga, pasajeros y provisiones en el Puerto de la Luz, y consecuencia de ese acto fué el abordaje definido en el Código de Comercio, y tal conjunto de hechos la someten, en cuanto á la jurisdicción, á los Tribunales españoles, si bien en cuanto á su capacidad para obligarse y quedar obligada ha de juzgársele por la Ley de su país.

A esos principios obedece la doctrina establecida en la sentencia de 12 de Noviembre de 1872, siquiera fuese anterior al Código mercantil vigente; en ella se decidió una competencia suscitada en demanda de avería, entre el Juzgado de Vigo y el de Barcelona, considerando el Tribunal Supremo que ”según los artículos 340 y 345 del Código de Comercio, la justificación de

”las pérdidas y gastos se hará en el punto de la descarga, y según
”el artículo 17 del Decreto Ley de 6 de Diciembre de 1868, las dili-
”gencias á que se refieren aquellos artículos, así como los demás
”que se relacionan con el 16 del mismo Decreto, deben *practi-*
”*carse ante los Juzgados en donde existan los medios de pruebas*”: y
habiendo sido ”el puerto de Vigo donde se descargó, y existiendo
”en ese puerto las pruebas relativas á las averías, es indudable
”que el Juez de primera instancia de dicha ciudad es, bajo este
”concepto, el competente para conocer.”

Y expuestas tales consideraciones, y recordados esos textos, basta hacer aplicación á ellos de lo ya establecido sobre la igualdad ante los Tribunales españoles de los regnícolas con los extranjeros, para concluir en la afirmación de la competencia del Tribunal de Las Palmas para entender en la reclamación de daños por el abordaje del ”Sud-América” por ”La France,” como Tribunal del punto en que la obligación ha nacido, en que el daño y la culpa se han realizado, y en el que debe indemnizarse y satisfacerse á los perjudicados.

Pero si esta conclusión satisface á los Letrados que suscriben, como suficiente para decidir en tales términos, y sin mayores y más ámplios discursos y razonamientos, la competencia á favor del Tribunal español, no es esto materia en la que se pueda prescindir de autoridades científicas, ya de autores, ya de jurisprudencias, ya de textos legales extranjeros, que fortifiquen el propio concepto: y muy cumplidamente aparece realizado tal trabajo por la Dirección legal que el pleito ha tenido en Las Palmas, en cuyos escritos, se trata con tanta diligencia, como acierto, la cuestión bajo todos esos aspectos.

La autoridad de ”Fiore” sobre la competencia del Tribunal del lugar en las obligaciones nacidas del delito y del cuasi delito, y especialmente en el abordaje, fundando su opinión en la mayor

facilidad de reunir las pruebas del daño, que es lo mismo que ha determinado el sentido de la jurisprudencia española; y la de Caumont y la de "Félix", en el propio sustancial sentido, se afianzan con las citas de alguna jurisprudencia francesa y con las resoluciones de los Congresos de Amberes y Bruselas, que, para los abordajes en puertos, ríos, y otras aguas interiores, decidieron fuera aplicable la Ley del lugar donde acaecieran, rigiendo también ésta para las excepciones y para las prescripciones liberatorias, y sirviendo solo la Ley del pabellón del buque para determinar la *extensión* de la responsabilidad del propietario: doctrina que está en perfecto acuerdo con la del artículo 15 de nuestro Código, marca con toda precisión el alcance que, en el actual estado del derecho internacional, se dá á la Ley personal en materia de capacidad para obligarse y quedar obligado, y atiende de esa suerte á las diferencias de legislación, que limitan más ó menos la responsabilidad de los propietarios de las naves por causa de abordaje culpable.

Son á ese mismo propósito de especial interés, las varias sentencias que han sido traídas á la discusión escrita, y comentadas en el informe oral del incidente: la del Tribunal de casación de Bruselas, declarando en 21 de Septiembre de 1884, que los efectos de un choque entre buques deben regirse por las leyes del lugar, que regulan la competencia *aun para los extranjeros*; las de los Tribunales de Caen y Rouen de 1.º de Octubre de 1848 y 13 de Noviembre de 1843, declarando que es al lugar donde ha tenido realización el hecho, donde debe ser llevada la acción en reparación del daño causado por el abordaje de dos navíos (1) y que los Tribunales franceses son competentes para conocer de de-

(1) La action doit étre portée devant le Tribunal de commerce le plus voisin du lieu où s'est passé l'abordage, et non devant le Tribunal de commerce du domicile du défendeur.

mandas fundadas en abordajes acaccidos en las aguas francesas entre navíos extranjeros: y las del Tribunal de Aix de 9 de Febrero de 1888 y 24 de Noviembre de 1852, resolviendo "que el "caso de abordaje entre extranjeros, en aguas extranjeras, sale "necesariamente de toda jurisdicción francesa, y cae de lleno in- "contestablemente bajo la jurisdicción de los Tribunales del lu- "gar donde el abordaje se produjo.

Los Letrados que suscriben, buscando nuevas doctrinas y nuevas autoridades para esclarecer ese punto, aun en el terreno, al que de un modo subsidiario le han llevado, de los principios admitidos por otros países, y sacándole, por tal supuesto y vía de análisis y discusión, del propio y genuino en que debe resolverse por el Tribunal español, no han encontrado sino confirmación de lo ya expuesto.

Droz en su "*Tratado de seguros marítimos*," y planteando la cuestión de la Ley que debe regir el abordaje de dos navíos de nacionalidad diferente, dice: "actualmente sucede que los Tribu- "nales de cada país aplican la Ley de su país sin inquietarse de "la nacionalidad á la que pertenezcan los contendientes, y admi- "timos también que los Tribunales franceses son *competentes* para "conocer de las consecuencias de un abordaje, *si éste es producido "en aguas francesas.*"

En el Tratado especial de Siville, titulado: "*Jurisprudencia y doctrina en materia de abordaje ó comentario práctico á los articu- los 407, 435 y 436 del Código de Comercio*", que es un resumen y recopilación de textos y opiniones de autores, al tratar el caso de abordaje entre navíos extranjeros en aguas francesas, sección 4.^a, párrafo 364, dice literalmente: "en el caso de que el hecho "haya tenido lugar en aguas francesas, *es en el territorio donde la "obligación de reparar el cuasi delito ha tomado nacimiento; es allí "donde pueden demostrarse las averías, y la reparación puede*

“obtenerse y *habría injusticia en rehusar una protección al extranjero que tiene que quejarse de un cuasi delito como de un crimen;*“ y aunque menciona y expone la doctrina especial francesa, distinta de la española, sobre administración de justicia á los extranjeros, y menos favorable que la nuestra á protegerlos, se ocupa del fallo ya citado del Tribunal de Rouen de 1843 y de otras sentencias comentadas por Dallor, en las que se sienta por el Tribunal de casación esta doctrina, que acoje como decisiva en Francia y que es también de aplicación al caso, á saber: “*que la palabra obligación, no estando limitada, ni modificada por ninguna expresión, debe necesariamente entenderse en el sentido genérico y absoluto que le pertenece de derecho: que por tanto, para los efectos de determinar la competencia por el lugar de la obligación, se aplica aquel principio á todas las obligaciones, sea cualesquiera su causa y á aquellas que resultan contraídas por el hecho del que habiendo cometido un cuasi delito está obligado á reparar el daño que ha causado.*“ (1)

Dedúcese con toda seguridad de opinión, de esas autoridades y jurisprudencias que, en materia de abordaje y para hacer efectiva la indemnización por el daño nacido de la culpa, el principio de la competencia *no se determina por el domicilio del demandado.*

Sea la facilidad mayor de la probanza: sea el nacimiento del vínculo de derecho *por el hecho semejante al delito*, legisladores, tratadistas y Tribunales señalan el lugar del suceso, ó el puerto próximo á donde la nave lesionada llega á reparar su quebranto, como el propio para ventilar en él la cuestión litigiosa; y recogiendo los que suscriben esas varias enseñanzas y doctrinas, sin afirmar cuál de ellas pueda, por sí sola y según el criterio de cada uno, estimarse como la más segura y decisiva, estiman, como conclusión resuelta del caso planteado, que la competencia, para en-

(1) Siville.—Jurisprudence et doctrine en matiere d'abordage.—Paris 1854, p. 319.

tender en la acción civil en reclamación por daños procedentes del abordaje, corresponde al Juzgado de Las Palmas.

II.

Breves consideraciones consagrarán los que suscriben al segundo punto que de los antecedentes de la consulta surgen, relativo á la alteración que, en las condiciones naturales de la competencia para conocer, hubieran podido introducir actos de las partes que contuvieran sumisión á otro Tribunal.

La sumisión suficiente á modificar por voluntad del actor los principios y reglas que determinan la competencia por los accidentes del hecho, y condiciones de las personas que han creado la relación de derecho en que el Tribunal ha de entender, puede ser tácita ó expresa, pero ha de contener siempre los elementos necesarios para que se estime como cierto el propósito de entregar á un Juez, distinto del establecido por la Ley, la resolución del asunto en toda su integridad; y las diligencias practicadas ante los Tribunales de Marsella y de Génova, según y como en los antecedentes se relacionan, no han llegado á constituir tales actos de sumisión, con fuerza y sentido suficientes á alterar los términos naturales de la competencia.

En el Tribunal francés, como en el italiano, empezó por hacer constar el actor que tenía planteada su reclamación en el Juzgado especial de Las Palmas, que á él entendía corresponderle la decisión sustancial y definitiva de la reclamación de daños, y formuló protesta de que su acto se entendiera con el carácter y alcance meramente subsidiarios de cortar prescripciones ó de obtener en su día recursos, ya para ejecutar las sentencias del Tribunal español, ya para acudir en la eventualidad de que, no la

propia voluntad del actor que permanece firme en cuanto á continuar sugeto al Tribunal del lugar del abordaje, sino una decisión inapelable de este Juez, le denegára la competencia y le cerrára el camino para exponer y decidir la cuestión *en el fondo*.

Los Tribunales, á los que se acudió en esa forma y condiciones, pudieron muy bien no admitir al que se presentaba con tales protestas, ó sustanciar su pretensión con arreglo á lo que se pretendía; pero ni ellos mismos, ni menos aún el Tribunal español, pueden considerar que hay en tal proceder sumisión expresa, ni tácita á jurisdicción extraña, cuando evidentes aparecen la voluntad y propósitos contrarios.

La sentencia del Tribunal de Génova, limitada á la declaración de su incompetencia, antes es un estímulo y razón para que el Tribunal español sostenga la propia, que una dificultad ó motivo de duda y de alteración de la Ley natural del suceso; y la dictada en *default congé* por el Tribunal de Comercio de Marsella, en virtud de no haberse presentado el demandante á sostener aquellas pretensiones, que con las mencionadas protestas y reservas, produjo, tampoco tiene alcance para alterar la competencia del Juzgado de Las Palmas.

En un notable informe de Abogados del foro de Marsella, que los que suscriben han tenido á la vista, se trata con grandes copias de textos, autoridades y jurisprudencia, ese punto especial que no parece á los infrascritos exige mayor amplitud de razonamiento, y menos en el estado actual del asunto. Los cinco jurisprudencias de Marsella y Aix, que deliberaron sobre tal extremo, concluyen, por unanimidad, en el sentido de que la sentencia en *default congé*, dada por el Tribunal de Comercio de Marsella, no podría en modo alguno oponerse, como *fin de non recevoir*, ante el Tribunal de Las Palmas, ni hay en tal fallo cosa juzgada en el fondo; de que menos podía nacer esa cuestión, cuando ya con ante-

rioridad á la citación ante el Tribunal que dá el *default congé*, se ha trabado una instancia paralela, tendiendo á los mismos fines, ante otro Tribunal; y de que la citación hecha en segundo lugar, indica que la primera era mantenida, y que la segunda citación fué bajo la reserva formal de seguir la primera: á lo que únicamente añadirán los que suscriben, que la propia sentencia dictada por el Tribunal de Marsella, cualesquiera que fuese el alcance que en su legislación tuviese, no podría ser apreciada como decisiva de derecho, y con los caracteres de tal fallo, sin que se hubiera obtenido la declaración especial indispensable para su cumplimiento en España, ajustada á lo que exige la sección 2.^a del título VIII, Libro 2.^o de la Ley de Enjuiciamiento Civil para toda clase de sentencias dictadas por Tribunales extranjeros.

El Juzgado de Las Palmas desecha la objeción que, en tales actos de las partes, pudiera oponerse al conocimiento del hecho, y con buen acuerdo separa de la excepción dilatoria de incompetencia, única planteada, esas alegaciones que remite en su caso para el momento en que hubiera de resolverse sobre la procedencia ó improcedencia de la cosa juzgada; mas no creen tampoco los que suscriben, que esos fallos de Marsella y Génova reúnan condiciones que autoricen la duda siquiera de que en ellos haya cosa juzgada, y menos sobre el fondo de la contienda de daños. Aun sobre el derecho á conocer y á ejercitar *la jurisdicción ó el imperio*, pudieron ser esas actuaciones en su día un riesgo de que llegara á alterarse el orden lógico y natural del proceder, pero de ninguna suerte puede verse en lo actuado, por su forma y sustancia, nada que permita la duda sobre que las acciones de daños, nacidas del siniestro, están íntegras y en perfecta capacidad para que los Tribunales que sean competentes las decidan.

Las demás objeciones que á la competencia del Tribunal español se han opuesto en el incidente por los demandados, y que han

sido acogidas y estimadas por el Juzgado de Las Palmas, no parecen fundadas á los que suscriben, pero creen deber consagrar á su análisis y apreciación algunas consideraciones suscitadas.

Se ha estimado, en primer término, que era preciso determinar si la obligación por que se demanda, en fuerza de lo dispuesto en el art. 826 del Código de Comercio vigente, ha sido contraída en España; que esa responsabilidad, según el 837, pesa sobre el naviero del buque abordador cuando ocurre por culpa ó negligencia del capitán, en armonía con el artículo 216 del Código de Comercio francés, que hace responsable civilmente al naviero de todos los hechos del capitán, y que eso demuestra que no siempre el abordaje produce obligaciones civiles para el naviero, puesto que dependen exclusivamente de la culpa del capitán y de que el buque de su pertenencia sea el abordador; de donde se deduce que tales obligaciones no nacen de un modo directo del abordaje, sino de la Ley que las establece.

En verdad que, en términos absolutos, puede decirse que todas las obligaciones y acciones en el orden del derecho positivo nacen de la ley: pero en la clasificación que para fijar sus diferentes naturalezas se hace en todas las legislaciones, jurisprudencias y doctrinas, solo se entienden por obligaciones nacidas de la Ley, aquellas que esta directamente impone para el régimen de las instituciones de familia ó propiedad. Así las obligaciones de ejercer la tutela, de soportar ciertas servidumbres, de declarar en juicio, son obligaciones nacidas de la Ley: pero las civiles, sean subsidiarias ó directas, emanadas del delito ó del cuasi delito, nacen del acto con toda evidencia, por más que la ley las nombre y defina; puesto que el acto ó la omisión es lo que determina su creación y existencia, y en el acto, en su probanza, en las condiciones de su generación y manifestación externa por obra del obligado, es en lo que la acción se apoya.

A esos principios se ajusta la clasificación doctrinal, que es ya Ley entre nosotros por virtud del artículo 1089 del Código Civil, y, en relación con ella, los artículos 1902 y 1903 citados al comienzo de este dictamen, que regulan las obligaciones que nacen de la culpa ó negligencia, y que expresamente declaran comprendidas en la misma clasificación, no solo las que nacen de actos propios, *sino de los de aquellas personas de quienes se deba responder*, como también así lo sanciona el artículo 1384 del Código de Napoleón; y entre ellas se cuenta la responsabilidad del cabeza de familia que habita una casa, por los daños causados por las cosas que se arrojen de la misma, tan idéntica en los elementos sustanciales, que crean la obligación, á la del naviero por el abordaje causado por la culpa del capitán, puesto que ni en uno, ni en otro caso, puede llegar la diligencia del dueño ó responsable por el cuasi-delito á más que á la escrupulosa elección, y á la rigurosa disciplina y buena enseñanza del personal á sus órdenes.

Se incurre, pues, á juicio de los que suscriben, en un error notorio por el Juez, al clasificar la obligación civil del naviero, nacida del abordaje culpable; nada autoriza á calificarla de obligación legal; es con toda evidencia una obligación definida por la Ley, exactamente lo mismo que todas las demás de los llamados en antiguo derecho *cuasi-delitos*, limitada en su cuantía y alcance en un interés de la navegación para no dejar indefinidos los riesgos del naviero, pero nacida de la culpa, y sin que sea lícito hacer diferencia alguna para los efectos de la clasificación, entre las que nacen de la culpa propia ó de la ajena, siendo tan íntimo é inseparable el vínculo, que en ese caso crea la Ley entre el autor del acto y el que de él responde, que no es posible dividir su causa, sin atentar á los mas esenciales principios del derecho y del procedimiento; y si bien se

quedaría habilitado el demandante para promover otro juicio.

Inadmisibles parecen también á los que suscriben las consideraciones relativas á que, no obstante el carácter de mandatario y representante del naviero que tiene el capitán, no puede decirse que la Sociedad demandada haya ejecutado actos personales que la obliguen, ni que en nuestro territorio haya nacido la convención, ni que pueda reputarse acto de comercio el abordaje, ni que la obligación de indemnizar haya de cumplirse en España.

El naviero resulta obligado por un vínculo jurídico que ha nacido de un acto del capitán, acto indivisible para el efecto de la competencia, que es fuerza someter á un Tribunal para que entienda y decida de sus condiciones y de la relación entre el sujeto y el hecho; constituyendo el *sujeto*, para los efectos de la responsabilidad, el naviero, y *materia* de la acción del Tribunal, (puesto que sobre ella recae su fallo), *la nave y su flete*. Se olvida por el Juzgado en todas aquellas consideraciones, que se trata de una acción de daño: se desconoce lo que es doctrina y jurisprudencia ya expuestas, en cuanto á la competencia para tales litigios, así en lo relativo á depurar sus condiciones en el sitio en que se realizaron y en el que el vínculo nació, como en lo referente á indemnizarlo y satisfacerlo: y se niega, sin razón que lo excuse, cosa tan clara en opinión de los que suscriben, como es el carácter mercantil del abordaje, regulado en un capítulo especial del nuevo Código, comprendido, por tanto, en la definición que de actos de comercio hace su artículo 2.º, y comprendido también por el mismo en el precepto del artículo 15 que, al autorizar á los extranjeros y sus compañías á ejercer el comercio en España, sujeta sus operaciones y *actos mercantiles* realizados dentro del territorio español á *la jurisdicción de los Tribunales nacionales*, por más que su capacidad para contratar se haya de sujetar á las Leyes de su país. El abordaje de navíos de-

dicados al comercio marítimo, es considerado en Francia, como en Italia, acto indudable de comercio y sometido á la competencia de la jurisdicción especial mercantil. Un catedrático de la Universidad de Roma, "Ulises Manará," ha publicado recientemente una obra consagrada exclusivamente á tratar de los actos de comercio, según el artículo 4.º del Código italiano, y en ella recoge las opiniones de Massé Allauret y de Dalloz, y hace suya esta opinión concreta de Massé en su obra "Le Droit commercial dans ses rapports avec le droit de gens." "Es de la competencia del Tribunal de Comercio la acción en reparación del daño causado por el abordaje de dos buques, *porque este abordaje tiene lugar en la ocasión y en el ejercicio mismo de la industria de aquellos á quienes pertenecen* ó de aquellos por cuya cuenta viajan." Así pues, reconocen los que suscriben que si el Código francés, como el nuestro de 1829, según la jurisprudencia que sobre ese punto se creó, no estableciera la obligación del naviero para el pago y resarcimiento de daños como nacida de la culpa del capitán, pudieran los Tribunales españoles no imponérsela y alegar ante ello que no son obligados; pero como no es así, como el Código francés *que regula la capacidad*, está bien claro en ese punto, y por tanto, la compañía demandada tiene capacidad con arreglo á la Ley francesa para resultar obligada por el acto que su capitán ha realizado, en unión con él, y por la virtualidad del *cuasi-delito*, el acto del que la obligación nace, consumado en aguas interiores de España, queda sujeto por el precepto del artículo 15 á la *jurisdicción de los Tribunales de la Nación*.

Afirma también la sentencia, como consideración que refuerza sus anteriores argumentaciones, la de que, aun supuesta y probada la obligación de indemnizar por parte de la casa naviera, faltaría determinación del lugar en que ha de cumplirse la obligación, y la misma indeterminación resulta en la responsabilidad

de la nave y sus fletes, que tan pronto pueden hallarse en las aguas de España y donde nuestros Tribunales ejerzan señorío y jurisdicción, como en otras donde no pueda cumplirse la sentencia; y si bien es juicio de los que suscriben que son independientes la cuestión de competencia y la determinación del punto en que la obligación *debe* cumplirse, de la de *imperio relacionada* con los *medios legales y materiales* de hacerla efectiva, no dejarán de observar, á ese propósito, y con el mismo fin de confirmar su argumentación, que, según los datos y noticias suministrados por los consultantes, es punto de hecho fácil de demostrar, y que no se negará de contrario, que la compañía naviera tiene representación legal y con domicilio abierto y establecido en Italia, y posee naves que frecuentan los puertos de ese Reino y los de la República Argentina, cuyos Códigos mercantil y de Enjuiciamiento autorizan con amplitud la ejecución de las sentencias de tribunales extranjeros. Así, pues, ya en Italia, ya en la República Argentina, y aun en otros puntos de América ó en puertos españoles podría ser ejecutoriada, sin que fuese preciso para ello que la misma nave, instrumento del cuasi delito, fuera la que acudiese á esos puntos, puesto que la limitación del naviero á la nave y su flete es un *limite de cantidad*, pero no es, ni significa que la deuda, una vez declarada, no se pueda hacer efectiva como obligación personal sobre otros bienes del deudor.

También parece afirmación por demás aventurada, la de la sentencia respecto á estar excluido el vapor "La France" de embargo y detención por el artículo 28 del Tratado de comercio y navegación con Francia, puesto que ese artículo solo ampara á los buques que hagan el servicio de correos y pertenezcan á las compañías subvencionadas: esa inmunidad se refiere á los cambios de rutas y detenciones que pudieran afectar el servicio privilegiado y de interés público que les está confiado; pero de ningun-

na suerte se puede extender á las responsabilidades civiles del naviero, extrañas por completo al servicio postal, que como accesorio de su tráfico, presten sus barcos ó algunos de ellos: y á mayor abundamiento, no creen los que suscriben, por los datos que han tenido presentes, que la “Compañía de Transportes“ sea de las subvencionadas por el Estado, que es requisito expreso y esencial para la aplicación del artículo 28 del tratado, no bastando el mero accidente de llevar correspondencia á bordo, para poder oponer esa excepción á los embargos.

La decisión, que, con plenitud de facultades, dictó la jurisdicción de marina, según así lo reconoce y declara el Juzgado, aun no siendo ejecutoria que el Tribunal civil tenga que respetar como precepto ineludible, ó verdad en la que no pueda ejercer su apreciación mediante diligencias y pruebas propias, es probanza de grandísima autoridad por todos conceptos, y es punto de partida y precedente de tanto mayor peso, cuanto que no ha sido desconocida su competencia por la misma representación del país vecino que, por su Embajador, ha acudido al expediente de marina, instando en él resoluciones, y no negando la jurisdicción para conocer.

Mas esto no alcanza para los que suscriben á influir en la cuestión civil de la competencia sobre la acción de daños, ni era necesario para resolver sobre ésta: será un elemento valiosísimo de prueba en su día; y hoy, es un dato más que debe tranquilizar al Tribunal sobre el punto capitalísimo del lugar del conflicto, y del hecho, que debe aceptarse como indiscutible, de haber ocurrido un siniestro en aguas interiores españolas, realizado entre buques que han sido sometidos sin protestas de sus nacionales, al juicio de las autoridades de marina del Puerto de Las Palmas, las cuales han pronunciado sus fallos sobre la culpa del capitán francés, sin el menor entorpecimiento en el ejercicio de su jurisdicción.

Más ajustadas á derecho y doctrina hallan los que suscriben las consideraciones por virtud de las que concluye el Juzgado afirmando, que la cuestión está colocada en el despejado campo que ofrecen las disposiciones de la Ley de Enjuiciamiento Civil, combinadas con las que contiene el Real Decreto de extranjería de 17 de Septiembre de 1852; pero hallan manifiesta contradicción entre tal aserto y la deducción de que no es competente ningún Tribunal español para entender en ella, fundándose, en cuanto á esta sección de sus razonamientos, en que faltando el sitio en que la obligación se ha contraído y el sitio en que ha de cumplirse, había que acudir al domicilio del demandado.

Ya dejan demostrado los que suscriben, según su leal saber y entender, que el vínculo, y por tanto, la obligación que se reclama, ha nacido en España, y dicho también que, en la acción especial de daños, la jurisprudencia está conforme y clara en atribuir la competencia al lugar en que se realizaron: por Ley de Enjuiciamiento Civil española es fuerza entender y tomar todo el conjunto de doctrina que, con sus preceptos expuestos y sus interpretaciones creadoras de derecho, constituyen nuestro organismo de enjuiciar; y si se admite que este conflicto de "La France" y el "Sud-América" se debe colocar en el despejado campo de esa Ley española, esto es, regulándole como si de súbditos españoles se tratara y en las mismas condiciones en que se resolviera, si el naviero demandado residiera en Barcelona, y el actor tuviese su domicilio en Vigo, y el daño se hubiese causado en Las Palmas, es evidente que la competencia de este último Juzgado no sería puesta en duda en el actual estado de nuestra jurisprudencia sobre esa materia.

Reasumiendo las conclusiones que de todo lo expuesto se deducen, los Letrados que suscriben entienden:

1.º Que el Juzgado de Las Palmas es el competente para

na suerte se puede extender á las responsabilidades civiles del naviero, extrañas por completo al servicio postal, que como accesorio de su tráfico, presten sus barcos ó algunos de ellos: y á mayor abundamiento, no creen los que suscriben, por los datos que han tenido presentes, que la “Compañía de Transportes“ sea de las subvencionadas por el Estado, que es requisito expreso y esencial para la aplicación del artículo 28 del tratado, no bastando el mero accidente de llevar correspondencia á bordo, para poder oponer esa excepción á los embargos.

La decisión, que, con plenitud de facultades, dictó la jurisdicción de marina, según así lo reconoce y declara el Juzgado, aun no siendo ejecutoria que el Tribunal civil tenga que respetar como precepto ineludible, ó verdad en la que no pueda ejercer su apreciación mediante diligencias y pruebas propias, es probanza de grandísima autoridad por todos conceptos, y es punto de partida y precedente de tanto mayor peso, cuanto que no ha sido desconocida su competencia por la misma representación del país vecino que, por su Embajador, ha acudido al expediente de marina, instando en él resoluciones, y no negando la jurisdicción para conocer.

Mas esto no alcanza para los que suscriben á influir en la cuestión civil de la competencia sobre la acción de daños, ni era necesario para resolver sobre ésta: será un elemento valiosísimo de prueba en su día; y hoy, es un dato más que debe tranquilizar al Tribunal sobre el punto capitalísimo del lugar del conflicto, y del hecho, que debe aceptarse como indiscutible, de haber ocurrido un siniestro en aguas interiores españolas, realizado entre buques que han sido sometidos sin protestas de sus nacionales, al juicio de las autoridades de marina del Puerto de Las Palmas, las cuales han pronunciado sus fallos sobre la culpa del capitán francés, sin el menor entorpecimiento en el ejercicio de su jurisdicción.

Más ajustadas á derecho y doctrina hallan los que suscriben las consideraciones por virtud de las que concluye el Juzgado afirmando, que la cuestión está colocada en el despejado campo que ofrecen las disposiciones de la Ley de Enjuiciamiento Civil, combinadas con las que contiene el Real Decreto de extranjería de 17 de Septiembre de 1852; pero hallan manifiesta contradicción entre tal aserto y la deducción de que no es competente ningún Tribunal español para entender en ella, fundándose, en cuanto á esta sección de sus razonamientos, en que faltando el sitio en que la obligación se ha contraído y el sitio en que ha de cumplirse, había que acudir al domicilio del demandado.

Ya dejan demostrado los que suscriben, según su leal saber y entender, que el vínculo, y por tanto, la obligación que se reclama, ha nacido en España, y dicho también que, en la acción especial de daños, la jurisprudencia está conforme y clara en atribuir la competencia al lugar en que se realizaron: por Ley de Enjuiciamiento Civil española es fuerza entender y tomar todo el conjunto de doctrina que, con sus preceptos expresos y sus interpretaciones creadoras de derecho, constituyen nuestro organismo de enjuiciar; y si se admite que este conflicto de "La France" y el "Sud-América" se debe colocar en el despejado campo de esa Ley española, esto es, regulándole como si de súbditos españoles se tratara y en las mismas condiciones en que se resolviera, si el naviero demandado residiera en Barcelona, y el actor tuviese su domicilio en Vigo, y el daño se hubiese causado en Las Palmas, es evidente que la competencia de este último Juzgado no sería puesta en duda en el actual estado de nuestra jurisprudencia sobre esa materia.

Reasumiendo las conclusiones que de todo lo expuesto se deducen, los Letrados que suscriben entienden:

1.º Que el Juzgado de Las Palmas es el competente para

sustanciar y decidir la demanda entablada á nombre del capitán Bertora, la sociedad naviera "La Veloce" y las sociedades de seguros interesadas por el abandono hecho á su favor del vapor "Sud-América" contra la "Sociedad General de Transportes Marítimos," domiciliada en Marsella, por el abordaje que el vapor "La France" en las aguas del Puerto de la Luz, causó con culpa de su capitán en el "Sud-América", produciendo su naufragio y en reclamación civil de daños y perjuicios.

2.º Que no se ha alterado esa competencia por los actos y diligencias que sobre ese hecho se han intentado en los Tribunales de Marsella y de Génova, por no entrañar ninguno de ellos sumisión tácita ni expresa del actor, y por no constituir las resoluciones dictadas, excepción que pueda poner obstáculo al conocimiento de la demanda por parte del Tribunal español.

3.º Que la representación del actor debe instar ante los Tribunales superiores la revocación del auto apelado, reclamando en la forma y con los fundamentos alegados, el conocimiento para la jurisdicción que en España entiende de los actos mercantiles y de sus consecuencias, cuando se ejecutan y realizan en España.

Tal es el dictamen de los Letrados que suscriben.

Madrid 30 de Junio de 1890.—Dr. *Germán Gamazo*.—Licenciado *Francisco Silvela*.—Lcdo. *Nicolás Salmerón*.

