

CARLOS MORALES

DISCURSO DE INCORPORACION
A LA
ACADEMIA DE CIENCIAS POLITICAS Y SOCIALES



EMPRESA "EL COJO"

CARACAS

1954



Señor Presidente de la Academia de Ciencias Políticas y Sociales,

Señores Académicos,

Señores y Señoras:

Hace ya diez y seis años que los conspicuos doctores Juan José Mendoza, J. B. Bance, Francisco Arroyo Parejo, Cristóbal Benítez y Diego Bautista Urbaneja, los tres últimos dolorosamente desaparecidos para la patria y la familia, postularon mi nombre para ocupar en esta Academia el sillón que dejara vacante el doctor Pablo Godoy Fonseca.

Tuve la suerte de que el ilustre Cuerpo acogiera la postulación y de que me honrase no sólo con su voto sino por el hecho de admitir que viniese yo por una bondad sin límites de vuestra parte, señores académicos, en reemplazo de quien fuera encumbrado hombre de ciencia, infatigable luchador del foro y penalista con profunda versación en todas las doctrinas que informan esta rama del Derecho.

Debiera continuar con el panegírico de mi antecesor,

pero quiero abrir un paréntesis cuando no para justificar el retardo en la realización de este acto de incorporación, por lo menos para invocar razones o motivos que pudieran amirorar mi culpa.

Nunca me he sentido capacitado para recibir la investidura de académico: algunos de mis postulantes lograron vencer legítimos escrúpulos con apreciaciones que supo vestir una amistad galante y bondadosa hasta lograr mi aceptación.

Mis aspiraciones de hombre dedicado al estudio del Derecho y al ejercicio de la abogacía, jamás se encaminaron a ganar merecimientos para conquistar tan elevados lauros.

Me asaltaba el temor de que se me considerara el primero que anduviera solícito en busca de padrinos para alcanzar este cenáculo y amparar luego su nombre bajo la clámide académica.

Entre el deber de corresponder al honor que se me había conferido, entre el temor de mi incapacidad que no surgía en mi espíritu como inacabado recurso de modestia, entre las ardorosas luchas del profesional que han absorbido mi creciente entusiasmo por el Foro y las labores del profesorado por más de un cuarto de siglo, terminado apenas un septenio en el mismo castratísimo recinto que encierra este hermoso Paraninfo, hasta ayer centro de nuestros máximos estudios; entre todos estos sentimientos, entre todos estos hechos, la voluntad vacilante ante la pobreza de mi personalidad y la excelsitud de la Academia, corría el tiempo cuanto crecía vuestra generosidad al no considerarme desligado de vuestra elección.

La absolución ha sido obra de vuestra gracia y acataré la penitencia con que vuestra simpatía y buena voluntad quieran librarme de remordimiento.

Cerrado este breve paréntesis de exculpación, me re-

fiero de nuevo a mi predecesor el Dr. Pablo Godoy Fonseca.

No será por ministerio de imposición reglamentaria cuanto pueda decir ahora en elogio del insigne colega desaparecido, puesto que hace treinta y dos años, cuando apenas comenzaba mi vida a exceder las lindes del tercio de siglo, apreciaba yo en los estrados de nuestros más altos Tribunales de Justicia, en litigio que traspasó por su importancia jurídica los umbrales de las Cortes y en el que sostuvimos los dos, puntos opuestos, los sobresalientes méritos de mi opositor en frases que lo presentaban justamente en todo el esplendor que habían conquistado su nombre y su persona desde que terminados sus primeros estudios en el Colegio Ramírez de Valencia, ingresó en el Seminario de Caracas y bajo la dirección del mejor dotado de nuestros Arzobispos, con jurisdicción espiritual, el Dr. Juan Bautista Castro, de sabiduría, talento y austeridad insuperables, concluyó su período de bachillerato para iniciar estudios eclesiásticos y abandonarlos después convencido de su escasa vocación para llevar con honor la sagrada dignidad del sacerdocio.

Desde que pobre y sin recursos logra en la Escuela Politécnica una colocación que le permite ganar con admirable esfuerzo el tiempo que necesita para asistir en la Universidad Central a las asignaturas que se le habían fijado al primer año de la carrera del Derecho, y continuar ésta con perseverancia durante un sexenio hasta coronar aquella con el doctorado en Ciencias Políticas y Sociales y ejercer la abogacía durante cuarenta años con brillantes triunfos y dignificante y decoroso proceder.

Profesor de la Universidad Central para la enseñanza de Derecho Penal, estuvo siempre persuadido de que fué tarde cuando la Penología puro erigirse en verdadera ciencia, cuando a fines del siglo 18 empezaron a conocerse el concepto de la personalidad humana y los atributos primordiales del hombre, sin cuyo respeto es arbitrario e irracional todo sistema de penalidad.

Explicó con la palabra clara y sencilla del maestro la evolución de los sistemas desde el tradicional punitivo que fundaba el derecho de penar en la venganza, hasta los últimos que han venido imponiéndose en la conciencia de los pueblos civilizados, humanitarios y altruistas, y proclamar que el padecimiento físico y la depresión moral del delincuente son ineficaces, inmorales y egoístas, y que la misión de la sociedad es más bien mejorar que destruir, como lo ha dicho un notable escritor costarricense; rehabilitar, no envilecer al que se desliza por la pendiente de la infracción delictuosa.

Culminó su labor de Cátedra con la publicación del Ier. tomo de sus Comentarios al Código Penal Venezolano, enjundioso estudio donde se hace ostensible la ciencia y la experiencia del autor.

Fué Ministro de la Corte Federal y de Casación el Dr. Godoy Fonseca y Senador de la República.

En el escenario de la vida pública conocía bien que el problema de la Ciencia Política es el de armonizar la libertad con el orden, de manera que ambos atributos se sostengan incólumes, sin mengua de ninguno; sabía y lo expresaba que no es Estadista el que gobierna, sino quien está versado en la ciencia política, cuya historia es indispensable conocer para encontrarse en aptitud de decidir lo que mejor convenga a los pueblos por sus peculiares condiciones y por su cultura.

Por lo demás, señores, el Dr. Pablo Godoy Fonseca fué un jurista que trajinó diversos campos de la actividad humana, en todos los cuales sobresalió por el esfuerzo de su inteligencia y por los principios de razón y de fraternidad que le sirvieron de norma en su vida de ciudadano y de patriota.

II

Señores Académicos:

Voy a presentaros para incorporarme en vuestro seno, la primera parte del modesto estudio que estoy elaborando sobre nuestro Código de Comercio.

Bien sabéis que las leyes han sido creadas por la necesidad de resolver los problemas que a diario se suceden en la perenne colisión de intereses que la vida de relación establece entre los hombres.

Esas relaciones se diversifican y extienden en los dominios familiares y patrimoniales y requieren principios que establezcan sus instituciones; esas relaciones contemplan la iniciación y el desarrollo económico de los asociados o de éstos con el Estado bajo todos sus aspectos de orden público y privado; y de ahí que las leyes sean diversas por cuanto se dirigen a regularizar situaciones y colisiones de múltiples y variadas índoles.

Leyes civiles, leyes comerciales, leyes penales, administrativas, son denominaciones que corresponden a su objeto y al carácter jurídico que les haya impreso la actividad del hombre en el desarrollo económico y social dentro o fuera de las fronteras políticas de su propio país.

No obstante esto y de que históricamente el Derecho Comercial ha nacido por desmembración del Derecho Civil, como consecuencia de los usos y de las costumbres que se apartaron en la esfera de las transacciones o negocios comerciales de las reglas del Derecho común, excepto instituciones que le son originales, se ha suscitado un ambiente propio en el campo de la ciencia jurídica a la negativa de la necesidad de la co-existencia de los Códigos Civil y de Comercio. Se sostiene la conveniencia de fundir los dos Códigos en uno, prevaleciendo la denominación de Código Civil o Código único de las Obligaciones.

Se debió al profesor César Vivante, la iniciativa de este movimiento con una brillante proclama: "Como si todos los ciudadanos fuesen florecientes cuando el comercio florece, como si el supremo interés del consorcio social fuese la propiedad de los comerciantes, fuimos todos sujetos a las leyes que éstos habían creado para tutela de sus intereses. El Código ha prescrito poco más o menos que quien contrata con un comerciante debe sujetarse a la ley comercial y cualquier negocio que uno emprenda para alimentarse, vestirse, viajar, asegurarse, depositar los ahorros, ir al teatro, comprar un libro, está sujeto al Código de Comercio. Como Profesor de Derecho Comercial, agregaba Vivante, debía alegrarme de ver tan extendida la esfera de mis enseñanzas, pero como ciudadano deploro que una ley de clases, perturbe la solidaridad social que debía ser el supremo intento de toda legislación...".

A pesar de este enfático parecer expuesto en su Tratado de Derecho Comercial, el profesor Vivante rectificó su criterio con motivo de las discusiones surgidas sobre el Proyecto de Código de Comercio italiano de 1925; y confiesa entonces que la fusión de los Códigos produciría un grave daño al progreso del derecho privado y a sus funciones en la práctica jurídica.

En la lección inaugural de la Cátedra de Derecho Mercantil en la Universidad Central correspondiente al curso de 1933 a 1934, tuve el honor de explicar la materia en los términos siguientes:

"Visto como ley especial o de excepción, ha sido muy discutida la necesidad de la existencia de un Derecho Comercial, separado del Derecho Civil.

Sostienen algunos su autonomía y la justifican fundados en sus características de celeridad, seguridad y crédito; en que el uso reemplaza funciones diferentes en el Derecho Civil y en el Derecho Comercial y no puede asignár-

seles la misma autoridad en ambos dominios sin perjudicar el desenvolvimiento de cada uno de ellos; que la unificación de ambos derechos no haría desaparecer la necesidad de conservar reglas especiales para los comerciantes y para determinar su condición; y por último, que cierto grado de estabilidad es ventajoso al Derecho Civil y perjudicial al Derecho Comercial que requiere modificaciones frecuentes.

Los contradictores de su separación del Derecho Civil, se apoyan en que la coexistencia de los dos Códigos presenta inconvenientes por la dificultad de conciliar sus disposiciones cuando reglan una misma institución; que los preceptos del Código de Comercio obligan a todos los que contratan con los comerciantes a someterse a sus disposiciones, hecha por una clase que es la menos numerosa; que la clasificación civil o mercantil del acto es siempre un problema en muchas ocasiones insoluble y que el carácter simplemente demostrativo de los actos de comercio expone a los ciudadanos a que en un momento inesperado se les considere comerciantes y se les apliquen las rígorosas leyes de la quiebra, y que la división del derecho privado ejerce una influencia perniciosa en su progreso científico porque los casos previstos por el Derecho Comercial le hacen perder su carácter a las reglas generales tendiéndolas hacia su origen casuístico.

La fusión del Derecho Civil y del Derecho Comercial se ha llevado a la práctica en Suiza con el Código federal suizo de las Obligaciones, puesto en vigor el 1º de enero de 1912. No obstante esto, los opositores de la unificación observan que siempre existe la necesidad de las leyes relativas a las instituciones exclusivas del comercio, lo que en realidad revela la existencia de las dos materias: la civil y la mercantil, con sus leyes que bien pueden confundirse bajo una sola denominación o distinguirse con los de Derecho Civil y Derecho Comercial.

La fuerza de la tradición, cuando no razones cientifi-

cas, ha mantenido la autonomía del Derecho Comercial, traduciendo su importancia en la existencia de Códigos de Comercio en casi todos los países del orbe, sin que choque el contraste entre los dos Códigos —el Civil y el de Comercio— con la unidad de la vida económica moderna que ha eliminado el privilegio del comercio, erigiéndolo en función propia de todo ciudadano o extranjero”.

Algunos tratadistas han vislumbrado el crepúsculo del Derecho Comercial ante las tendencias que invaden los predios de la iniciativa privada y el ambiente de libertad que engendra la producción, el cambio y el consumo de la riqueza. La economía dirigida hace sentir cada día la penetración invasora del Estado en la vida económica de los particulares en resguardo del bien público. Mientras esta acción invasora persista por la perturbación social en que vivimos y mientras las concentraciones de capitales en empresas ejerzan sin freno su influjo sobre el desenvolvimiento social contemporáneo, sufrirán transformaciones continuas las leyes relativas al comercio. Pero tales transformaciones constituyen un elemento de su propia vida y con ellas se intensifican las relaciones íntimas y cada día más estrechas entre el Derecho Comercial y otras ramas de la ciencia: de las ciencias técnicas como la bancaria, la contabilidad; con las ciencias sociales, como la política comercial; con la economía, con la estadística y con el Derecho Civil, del que recibe los más importantes principios; con el Derecho Público y con el Derecho Administrativo que adquirió durante las últimas guerras internacionales vastísima importancia dentro del comercio por la acción intervencionista del Estado en el ejercicio de la industria.

Sin embargo, lejos de imponerse el criterio de la separación de los dos Códigos en forma definitiva e inconcusa, hace apenas 11 años que se promulgó el nuevo Código Civil de la República italiana, unificándose en un solo libro, digámoslo así, confundiendo los dos Códigos bajo aquella denominación.

En ese mismo modernísimo Código de unificación, se encuentran apéndices con leyes especiales que regulan situaciones correspondientes a la materia mercantil que no pudieron confundirse o fundirse con los contemplados en el interior del texto publicado.

Mi parecer continúa adherido a la tesis separatista en el convencimiento de que nuestro Código de Comercio con las modificaciones que la técnica legislativa le imponga, habrá de perdurar por necesario y conveniente en el medio social venezolano.

En el estudio que presento no hago una explicación sobre la teoría del Derecho Mercantil, de acuerdo con los conocimientos adquiridos; hago simplemente un análisis sintético de las disposiciones de nuestro Código de Comercio, desde el Título Preliminar hasta la materia de transporte terrestre inclusive, poniendo de relieve las dificultades surgidas en la práctica, las observaciones de los expositores y las escasas que se me han ocurrido.

Los trabajos de esta índole tienden a desaparecer en la actualidad y se les sustituye con otros relativos a los principios que encarna la ciencia sin rereferirlos especialmente a las leyes o principios consignados en los Códigos.

Sin negar las ventajas que un sistema ofrezca sobre el otro, he preferido el de comentar el precepto codificado, porque para el que comienza su labor de magistrado o abogado, son numerosos los tropiezos por las diversas apreciaciones o interpretaciones que se le dan al texto de la ley, debidos a su falta de claridad, o a su amplitud, a su relación con otra situación social o jurídica, a imprevisión del legislador o a divergencia de criterios. Obviar estos inconvenientes ha sido el propósito de mi trabajo que ya conoce la Academia por intermedio de su individuo de número, a quien ha sido encomendada la crítica y respuesta:

el atildado escritor, internacionalista y diplomático, Dr. Eduardo Arroyo Lamedá, cuyas ideas, sentimientos y aspiraciones constituyen nota relevante de su cultura y de sus elevadísimas virtudes cívicas.

No me atrevería a molestar al selecto auditorio que llena la Sala, leyéndole artículos del Código y comentarios y observaciones; pero sí he de hacerlo con algunas de las páginas que integran la parte de la obra presentada, para suministrar la manera de conocer siquiera el cuadro que se presenta y la orientación que se ha seguido.

Al enumerarse los actos de comercio, se indica entre ellos, el de la construcción y carena, compra-venta, reventa y permuta de naves, y al analizarlo en el estudio, se dice: Nuestro Código de Comercio considera nave todo buque destinado a traficar por mar, de un puerto a otro del país o del extranjero. Vista la nave exclusivamente como cosa mueble estaría comprendida en el numeral primero de los actos de comercio y para calificar su venta habría necesidad de penetrarse de la intención. Sin embargo, como se trata de buque destinado a traficar por mar, cualquiera de las operaciones mencionadas será mercantil, sin que sea menester investigar la intención con que se realizaron. Quien compra un yate para distraerse en el mar, ejecuta un acto de comercio.

Todos los actos y contratos relativos al comercio marítimo son mercantiles, y como la nave es el instrumento que facilita ese comercio, todo cuanto se relaciona con ella, todos los actos jurídicos que a la misma se contraen merecen igual calificativo y se rigen por el Derecho Mercantil Marítimo.

Empero si el buque no es nave, por no traficar por mar, sino por ríos, lagos o canales, será considerado como cualquier bien mueble y para calificar de mercantil la operación jurídica que se realice con ella; por ejemplo, la com-

pra, habrá que determinar si se efectuó con la intención de revenderla, arrendarla o permutarla, para estimarla como acto de comercio en caso afirmativo, y en caso contrario, atribuirle carácter meramente civil. De modo que el que compra un yate para navegar por distraerse en el Orinoco ejecuta un acto civil y no mercantil.

La dificultad ocurre cuando el buque está construido para navegar por mar y por ríos, lagos y canales. Los vapores que salen del Lago de Maracaibo, llegan a La Guaira, siguen a Trinidad, pasan al Orinoco, tocan en Barrancas, Tucupita, Ciudad Bolívar y San Félix; serán naves para aplicarles el Derecho Marítimo, o no lo son y se regirán por el Derecho Comercial terrestre?

Nuestro Código no soluciona el problema de manera explícita; pero generalmente se cree que cuando el buque hace las dos navegaciones se averiguará cuál realiza con mayor frecuencia para resolver sobre el derecho que debe aplicarse.

En el caso planteado cuando el buque hace siempre la misma travesía, quedará insoluto el problema ante la ley rectora y sin embargo el Juez obligado a decidirlo si se le plantea la controversia. Por ello, en algunos Códigos extranjeros la navegación se rige por una sola Ley, ya sea marítima, fluvial o lacustre. Solamente la aérea tiene su ley especial.

El art. 117 del Código de Comercio establece que si un contrato es mercantil para una sola de las partes, todos los contratantes quedan en cuanto a él, sometidos a la ley y jurisdicción mercantiles, excepto las disposiciones concernientes a la cualidad de comerciantes y salvo disposición contraria de la Ley. Sin embargo, si la parte no comerciante fuere la demandada, los lapsos judiciales no podrían acortarse sino en los casos previstos por el Código de Procedimiento Civil.

En el comentario del trabajo presentado a la Academia se dice: "En este precepto se introduce una modificación al criterio que prevalecía entre nosotros con sujeción al de la Ley francesa, en cuanto a que se seguía el fuero del demandado para determinar la competencia del Juez Civil o Mercantil, como también para determinara la Ley que regía la obligación proveniente del contrato".

Este criterio pecaba por la inseguridad de los derechos de los contratantes y por la desigualdad de la prueba. El actual que somete a una sola Ley, la mercantil, tanto la competencia como la que rige las relaciones jurídicas entre los contratantes, fija de modo claro para ambos el principio que regula sus relaciones y ante quien deben ocurrir para dirimir sus diferencias.

De modo que si un comerciante le compra a otro comerciante, unas mercancías para su uso particular y el de su familia, el contrato es mercantil para el vendedor y civil para el comprador; pero el artículo en estudio somete ambos a la ley mercantil. Esta los rige y los Jueces mercantiles son los competentes para decidir las controversias que entre ellos surjan con motivo del contrato.

La cuenta corriente, el cheque, el seguro, son otros ejemplos. Trae dos excepciones relativas al fondo: una concerniente a la **cualidad de comerciante**; esto es, que la parte civil no adquiere la condición de comerciante por el mero hecho de someterse a la ley mercantil, y de suyo, no se le podrá aplicar el procedimiento de quiebra, por cuanto éste en la ley venezolana, es solo para los comerciantes.

La otra excepción es la que se establezca por disposición contraria de la Ley.

Encontramos una excepción en la parte final del artículo 115 ya estudiado, cuando establece que la presunción de solidaridad no se extienda a los no comerciantes por los contratos que respecto a ellos no son actos de comercio.

En el art. 1.982 del Código Civil, N° 9, en cuanto señala que prescribe a los tres años la acción del comerciante por el precio de las mercancías que vendan a los no comerciantes, se ve otro precepto contrario, puesto que la prescripción mercantil es de diez años.

La parte final dice: "Sin embargo, si la parte no comerciante fuere la demandada, los lapsos judiciales no podrán acortarse sino en los casos previstos por el Código de Procedimiento Civil".

El legislador venezolano no fué feliz al disponer ésto, conservando así la desigualdad que se observaba en el criterio de que arriba se habla, aplicando una ley en un caso y otra en los demás, según que la parte no comerciante comerciante el demandado?

Muy bien hubiera sido si se dijera que para los lapsos judiciales rigiera en todo caso el Código de Procedimiento, como lo hace el Código Italiano en su art. 876; pero la aplicación de las dos leyes, la Civil y Mercantil, no revela sino un apego a la tradición que en la actualidad no se justifica. Por otra parte, es importante hacer anotar que los lapsos judiciales en lo procesal civil no pueden abreviarse sino por voluntad de ambas partes o de aquella a quien favorezcan, dándose conocimiento a la otra parte, por ejemplo: el lapso señalado para la contestación de la demanda, establecido en el Código de Procedimiento, no puede reducirse por el Juez, a menos que las dos partes convengan en hacerlo o que el demandado renuncie al lapso y que se le notifique al actor, pero mientras esto no se practique no puede el demandante dar su respuesta. En lo mercantil, sí está facultado el Juez para reducir el lapso en los casos urgentes, bien entendido que las partes deben estar notificadas de la fijación. El artículo 1.079 del Código de Comercio es muy claro en este punto.

Ahora bien, interesa fijar criterio sobre las dos disposiciones, a saber, la parte final del artículo en examen,

que, como hemos visto, prescribe que si el demandado no es comerciante, los lapsos judiciales no pueden abreviarse sino de acuerdo con lo estatuido en el Procedimiento; y el artículo 1.079 en que se autoriza al Juez para acordar la citación del demandado de un día para otro y de una hora para otra, salvo el término de distancia.

¿Cuál de los dos preceptos ha de aplicarse con preferencia? ¿Se aplicará este último solo en el caso de que sea comerciante el demandado

A nuestro juicio lo que ha dado origen a la discrepancia es lo siguiente: Cuando en la reforma de 1904 se introdujo la modificación contenida en el artículo 117 que ahora se estudia, existía el artículo 1.079 sobre celeridad y reducción de lapsos.

No se recordó este precepto cuando se limitó allá la facultad de reducir los lapsos en los casos de celeridad. Si se hubiera parado mientes en ello, se habría hecho la limitación en este último precepto, puesto que se trata de reducción de términos judiciales y porque es un ordenamiento procesal.

Por lo demás y contemplada la situación tal como la encontramos en el Código no puede resolverse sino en el sentido de que lo dispuesto en el artículo 117 es **general**; y lo ordenado en el artículo 1.079 es de carácter especial, se concreta únicamente a la citación del demandado sin distinguir su cualidad de civil o comerciante. Para la citación del demandado puede acortarse el lapso, en aplicación del artículo 1.079; en cualquier otro caso el lapso no podrá reducirse si el demandado no es comerciante.

Si el demandado es comerciante y se le piden posiciones, el Juez podrá acordarlas de una hora para otra, si el caso requiere celeridad; mientras que si no es comerciante el demandado, no podrá ser citado de una hora para otra porque en acatamiento al artículo 117 habría que aplicar

el Código de Procedimiento Civil y los términos judiciales se cuentan por días y no por horas, y no procede la abreviación sino por voluntad de las partes o de aquella a quien beneficie.

En una reforma del Código de Comercio se impone la armonía de los dos preceptos.

El artículo 138 del Código de Comercio consagra que la reivindicación de títulos al portador extraviados o sustraídos procede solo contra las personas que las han hallado o sustraído y contra los que los han recibido de aquellas, por cualquier título, conociendo el vicio de la posesión.

Antes que todo conviene recordar que un título al portador es una cosa mueble y que en nuestro Código Civil tenemos los artículos 794, 795 y 1.532, en los cuales se trata de la reivindicación de cosas muebles y de títulos al portador.

El primero consagra que la posesión produce el mismo efecto que el título en favor de los terceros de buena fé; pero a la vez consagra a quien se le hubiere perdido la cosa o a quien se le hubiere quitado, el derecho de reclamarla de quien la tenga. Es de notar que la primera parte del artículo 794 del Código Civil se refiere a muebles por su naturaleza y a títulos al portador, para consagrar que respecto a ambos la posesión produce en favor de terceros de buena fé el mismo efecto que el título. En una palabra, los hace propietarios. La segunda parte habla de cosa **perdida o quitada**, para establecer que el propietario puede reclamarla de quien la tenga sin obligación de indemnizarlo. Y por último, el artículo 795 se refiere también a cosa sustraída o perdida, para decir que si alguien la compra en una feria o mercado o a un comerciante que vendiese públicamente objetos semejantes, el propietario no podrá obtener la restitución sin reembolsar al poseedor la cantidad que le haya costado.

Conviene repetir que los civilistas observan que no se comprende en estos dos preceptos, entre los muebles por naturaleza ni entre las cosas, a los títulos al portador; y que por ello se los nombra seguidamente.

En la primera parte del artículo 794 se establece una regla respecto de los muebles por naturaleza y de los títulos al portador.

En la segunda parte se establece una excepción respecto de las cosas perdidas o quitadas, sin incluir los títulos al portador; y en el artículo 795 se habla solo de las cosas sustraídas o perdidas, sin mencionar los títulos al portador.

En resumen, en el Código Civil se consagra una regla respecto de los títulos al portador y de las cosas muebles y dos excepciones relativas a las cosas muebles perdidas o sustraídas, en las que no se incluyen los títulos al portador. De modo que el artículo 138 del Código de Comercio viene a ratificar la regla de que respecto a los efectos al portador, la posesión surte el mismo efecto que el título, en favor de los terceros de buena fé y a prescribir en lo relativo a los títulos al portador perdidos o sustraídos un principio que modifica el derecho del propietario en cuanto a las demás cosas muebles perdidas o sustraídas establecido en el Código Civil.

La reivindicación del título al portador solo puede ejercerse contra quien lo ha hallado o lo ha sustraído y contra el tercero que no es de buena fé, o lo que es lo mismo, contra el tercero que conocía el vicio de la posesión. En el Código Civil la acción reivindicatoria de la cosa mueble sustraída o perdida procede contra quien la retenga, sea de buena o de mala fé.

La limitación señalada en el Código de Comercio en relación con los títulos al portador la justifican los expositores, por el propósito de facilitar la circulación de esos

títulos y darle así mayor incremento a las operaciones que con ellos se practican.

Si se hiciera necesario investigar en cada caso la legitimidad de la posesión del título al portador, los negocios con los mismos, de no quedar eliminados, se disminuirían considerablemente.

Ahora bien, ¿se aplicará este precepto a un tercero que recibió la cosa de quien la hubo de buena fé del que la halló o la sustrajo, habiendo tenido ese tercero conocimiento de la pérdida o de la sustracción?

Los términos del precepto no autorizan la reivindicación sino contra las personas que las hayan adquirido de aquellas, esto es, de quienes la robaron, sustrajeron o encontraron. No se justificaría, pues, la acción contra el tercero que no adquirió de los mismos.

Consideran los maestros que por título perdido o sustraído ha de entenderse no sólo el desaparecido por negligencia de su dueño, sino también el que fué perdido por fuerza mayor; por ejemplo: naufragio o inundación; y por cosa robada, aquella de que fué despojado el propietario contra su voluntad, si así puede decirse.

En el caso de apropiación indebida de una cosa, no procedería la reivindicación, porque para privar de su posesión al propietario de la cosa, intervino la voluntad de éste, debido a la confianza que dispensó al apropiante.

Del transporte aéreo

Como ha de considerarse incluido entre los actos de comercio el transporte aéreo y el transporte por hidroaviones y anfibios, juzgamos conveniente hacer un esbozo sobre el Derecho Aeronáutico y la ley especial que lo rige entre nosotros.

Si bien se asienta que desde que los hermanos Montgolfier lanzaron en junio de 1783 su globo al espacio el legislador tomó interés por la navegación aérea, al punto que se dictó en París en 1784 una Ley sobre ascensiones, sólo fué en 1910 y a partir de la terminación de la primera guerra mundial cuando el tráfico aéreo tomó incremento y comenzaron a señalarse en cada Estado y por convenciones internacionales las normas que debían regirlo.

Surgieron en primer término discrepancias respecto a la naturaleza del Derecho Aeronáutico: algunos lo han considerado como el sistema jurídico general de la navegación en unión del Derecho Marítimo; otros le reconocen autonomía y lo consideran absolutamente distinto del Marítimo, aunque algunas reglas de aquél hayan sido tomadas del último. Hay quienes estiman que ni el Derecho Marítimo ni el aéreo pueden gozar de un carácter independiente, y que uno y otro son secciones del Derecho Mercantil. En nuestro concepto, aunque tanto el Derecho Aeronáutico como el Marítimo tienen características especiales, ninguno las goza lo bastante para separarse del Derecho Mercantil; y por otra parte, es una simple cuestión de sistema el considerarlo bajo estos aspectos, sin importancia para su estudio.

I

El espacio aéreo

El avión transita por el espacio aéreo. Interesa, pues, determinar la condición jurídica de éste, no solo desde el punto de vista del Derecho Privado sino también del Derecho Público, ya que los aviones salen de los límites territoriales nuestros y vuelan sobre nuestro territorio despegando de zonas extrañas a nuestras fronteras.

El legislador patrio ha sentado en la Ley de Aviación el principio de que Venezuela ejerce la plena soberanía sobre el espacio aéreo correspondiente al territorio nacional

y sus aguas territoriales, cualquiera que sea su altura.

Sobre este punto resuelto por nuestra Ley han surgido diversas teorías cuya síntesis conviene conocer. Son las siguientes: a) El espacio aéreo sigue la condición jurídica del suelo. Por lo tanto, la propiedad del suelo lleva consigo la de la superficie y de todo cuanto se encuentra encima o debajo de ella, salvo lo dispuesto en leyes especiales. Así lo ha consagrado el artículo 549 del Código Civil. Dentro de este concepto el espacio aéreo que cubre el suelo de propiedad particular pertenece al mismo dueño. El Estado ejerce su derecho de soberanía sin menoscabo del propietario, con las excepciones de las leyes especiales. En cuanto al subsuelo existen las disposiciones sobre minas e hidrocarburos. En lo tocante a la aviación, el Estado Venezolano en el goce de su soberanía, ha reglamentado el ejercicio de la misma, como también el empleo de aeronaves, cualquiera que sean sus fines.

b) El espacio aéreo, consagra otro criterio, no puede ser propiedad sino hasta un límite determinado; o mejor, la propiedad territorial no puede extenderse en el espacio sino hasta un límite. La soberanía de cada Estado tiene ese límite en el espacio.

c) El espacio aéreo es libre; el aire no puede tener un particular propietario; pero el Estado tiene el derecho de tutelar sus propios intereses.

d) El espacio, es uno e indivisible, y se encuentra en estado de comunidad o condominio forzoso y perpetuo, sujeto a la soberanía de todas las personas del Derecho Internacional, las cuales no pueden legislar sobre el mismo sino de común acuerdo y para la totalidad de la atmósfera.

e) El espacio no puede ser objeto de soberanía ni de dominio alguno.

En la Conferencia de París de 1919, se celebró el Con-

venio Internacional de Navegación Aérea en el que se reconoció la soberanía plena y exclusiva de cada Estado sobre el espacio aéreo de encima de su territorio y aguas territoriales. Se añadió además la obligación de conceder en tiempo de paz el pasaje de aviones sobre el territorio.

Muchas conferencias y convenciones internacionales se han realizado para la organización de los vuelos y su reglamentación, así como para determinar la ley que rige los actos o hechos jurídicos que ocurran a bordo de las aeronaves.

Concepto de la aeronave

Nuestra Ley de Aviación define la aeronave: todo aparato capaz de elevarse y transitar en el aire, destinado al transporte de personas, cosas, exhibiciones, propaganda, turismo, instrucción, deporte y otros fines comerciales, agrícolas, sanitarios o científicos. Agrega, además, que los hidroaviones y anfibios, mientras descansan o se deslicen sobre el agua, o sean remolcados, están sometidos además a las leyes y reglamentos pertinentes a la navegación marítima.

El Código Italiano de Navegación aérea define la aeronave como toda máquina capaz de navegar en el espacio aéreo y de trasportar personas y cosas de un lugar a otro.

En la Convención de París de 1919 se definió como todo aparato que pueda sostenerse en la atmósfera, merced a la reacción del aire.

Comprende ésta definición al Globo, considerado como aeronave cautiva o libre que utiliza un gas más ligero que el aire como medio de sustentación en la atmósfera, y no tiene medio alguno de propulsión. Al Dirigible, aeronave que mediante un gas más ligero que el aire se sostiene en la atmósfera y posee medios propios de propulsión.

Al avión, aeronave más pesada que el aire que cuenta con medios propios de propulsión.

De acuerdo con nuestra Ley, los globos y dirigibles serán considerados aeronaves siempre que sean capaces de trasportar personas o cosas de un lugar a otro y quedarán sometidos a la Ley especial que les concierne.

Es de notar que con anterioridad a la Convención de París de 1919, predominaba el concepto de que el aire no es susceptible ni de apropiación ni de soberanía, en cuanto no tiene límites; pero que el espacio aéreo, con límites fijados, sí puede ser objeto de aquellos atributos. Que las fronteras del Estado, serían sus límites horizontales, y el vertical, la masa aérea capaz de ser aprovechada por el hombre.

Fauchille fijó como límite a la soberanía del Estado en el espacio aéreo una zona de 1.500 metros de altura; otros, la han extendido a diez mil metros. En cambio, algunos la han reducido a 1.000 y hasta 330 metros.

Se cuentan expositores que no fijan distancias, pero que reducen la soberanía a lo necesario para la defensa del territorio y su conservación.

El principio de la soberanía de cada Estado sobre el espacio aéreo que cubre su territorio es reconocido por la mayoría de las legislaciones, puesto que mientras más alto crucen los aires los aviones mayor es el peligro, dado que el ataque puede recibirse sin poder precisarse su procedencia para contrarrestarlo y defenderse.

La soberanía ilimitada no puede ser óbice para que en obsequio de la navegación aérea internacional, de común utilidad, se haya consagrado la libertad de tránsito, sometido su ejercicio a las convenciones o tratados y a las leyes y reglamentos de cada país. Nuestra Ley de Aviación consagra el principio de soberanía del espacio aéreo, pero se

olvidó señalar con claridad las limitaciones del derecho de propiedad particular consagrado por el Código Civil en su artículo 544 antes citado. No encontramos en la ley especial, ningún precepto limitativo de ese derecho del individuo sobre el espacio aéreo que cubre su suelo. Ha debido hacerse, puesto que la soberanía del Estado, no menoscaba ni restringe por sí sola, el derecho de propiedad particular. Es posible inducir la restricción del goce del espacio aéreo, pero no está consagrado, debiendo estarlo, cuando existe el principio legal, de que el propietario del suelo, lo es de todo lo que está encima y debajo del mismo, como se ha visto.

En otros países vemos establecidas limitaciones al derecho de propiedad, impidiendo que el propietario del suelo se oponga al paso de los aviones e imponiéndole que permita la entrada de las personas en caso de accidente, para prestar ayuda. Llenaría un vacío esa previsión en nuestra Ley, como se hace en la de servidumbre de conductores eléctricos.

Nacionalidad de las aeronaves

Es hoy un punto no debatido la necesidad de que las aeronaves posean una nacionalidad. En el Convenio de París de 1919 fué ésto reconocido y ha sido ratificado en los posteriores sobre navegación aérea.

Sin embargo, ha sido una de las cuestiones más debatidas, como lo fué el de la nacionalidad de las naves.

Desde el punto de vista jurídico, se afirma que la nave es un objeto, y como tal, no puede ser sujeto de derecho ni de nacionalidad, lo que es atributo esencial de los sujetos de derecho y no de las cosas.

Desde el punto de vista político se arguye que la nacionalidad es el vínculo que une al Estado con el individuo y la aeronave no lo es; por lo que no existe relación o vínculo político entre el Estado y la aeronave y no puede

gozar de nacionalidad. La bandera no indica sino dependencia a una determinada Nación.

Sin embargo, el principio de que las aeronaves deben tener una nacionalidad ha sido generalmente admitido, como una necesidad para su protección, para asegurar a las personas y mercancías que transportan, en cuanto se determina así, que leyes la rigen, cual es su responsabilidad y cuál es el Estado que las protege.

Con la nacionalidad no se crea un vínculo político, pero sí una serie de relaciones que fijan sus derechos y sus obligaciones.

Tapia Salinas afirma que hay una impropiedad de lenguaje al hablar de nacionalidad, o que se ha empleado en sentido figurado el vocablo, por corresponder al propósito de atribuirle a las aeronaves una protección franca del Estado de quien se dice nacional. Que con el empleo de los vocablos bandera o estatuto se hubiera solucionado el problema sin mayores discusiones.

Adquisición de la nacionalidad

De acuerdo con Ley venezolana, la aeronave adquiere nacionalidad venezolana con su matriculación en el Registro Aéreo de los Estados Unidos de Venezuela y debe llevar las marcas de nacionalidad y matrícula.

Por medio de la matrícula se individualiza la aeronave, con su número, nombre de su propietario y nacionalidad, tipo y descripción del aparato, etc. Los signos exteriores visibles que ha de llevar la nave, constituyen la marca de la matrícula. La nacionalidad y la matrícula se fijan siempre con un grupo de cinco letras mayúsculas, de las cuales la primera corresponde a la de su nacionalidad.

Se ha querido atribuir la nacionalidad a la del país donde haya sido construída la aeronave; también a la del

domicilio del propietario, o a la nacionalidad de éste, y hasta la del país que le sirva como lugar de normal estacionamiento. Todas éstas tesis han sido abandonadas por la de que las aeronaves gozan de la nacionalidad del país en cuyos registros haya sido matriculada.

Clasificación de las Aeronaves

En la doctrina y en nuestra Ley especial se establece clasificación, en atención a la persona a quien pertenezca, sea el Estado o a los particulares; al servicio a que se les destine, y a su nacionalidad, nacionales o extranjeras. Se las considera como bienes muebles, pero susceptibles de hipoteca que debe hacerse constar en el Registro Aéreo, para que produzca efecto contra terceros.

Es una excepción al principio consagrado en nuestro Código Civil de que solamente los inmuebles son susceptibles de hipoteca.

Responsabilidad

Del ejercicio de la navegación aérea, ha surgido el principio de la responsabilidad de la empresa explotadora por todos los daños ocasionados derivados de la actividad de la aeronave.

Esa responsabilidad puede ser contractual, nacida en favor de todos los que estén vinculados con una relación de esa índole con la empresa, ya con los empleados, ora con los pasajeros o cargadores. Puede ser también la responsabilidad para con terceros no ligados por contrato con la compañía de aviación, por daños ocasionados a las personas o a las cosas.

En algunas legislaciones se presume la falta del empresario, se establece una responsabilidad por culpa. Sólo puede eximirse de responsabilidad demostrando que no tuvo culpa el conductor o la empresa en el accidente. La pre-

sumción, consagrada en contra de la empresa, admite prueba en contrario. Otras legislaciones se inspiran en la teoría del riesgo, mediante la cual la empresa propietaria del avión responde de todo daño y para exonerarse debe mostrar que hubo culpa de parte de los dañados. Todo riesgo creado debe estar a cargo de la actividad que lo origina, es la teoría de la responsabilidad objetiva.

En cuanto a la responsabilidad contractual derivada de los contratos de trabajo con empleados y obreros, se aplicarán las disposiciones de la Ley del Trabajo, para determinar las responsabilidades que a cada uno de los interesados le corresponde.

En cuanto a los pasajeros y a las personas que estén viajando en el avión, cuando ocurra el accidente que ocasione el daño, hemos agotado la tesis fundada sobre la presunción de culpa de la empresa y la inspirada en la teoría del riesgo, que impone a la empresa la obligación de comprobar que el daño se ocasionó por culpa del perjudicado; o sea por haber actuado de modo diverso a como debió hacerlo.

La Ley venezolana admite la responsabilidad del porteador para con los pasajeros y objeto de transporte y la fundamenta en una presunción de culpa. El portador sólo podrá eximirse de la responsabilidad del daño causado comprobando fuerza mayor o caso fortuito, estimados como sinónimos los términos, o bien demostrando que se tomaron todas las precauciones técnicas para evitar el daño.

La gravedad de la situación establecida en la Ley para el porteador, se aminora en sus efectos con el límite de la responsabilidad por la vida de cada pasajero.

Es una mitigación encaminada a no entorpecer el desarrollo de la aeronavegación, de futuras perspectivas benéficas a la humanidad.

Esta responsabilidad, fundada en presunción de culpa, con la admisión de las pruebas eximentes mencionadas y con el límite cuantitativo a reparar, no exime de responsabilidad mayor cuando el daño provenga de falta grave o dolo de la empresa o de uno de sus empleados actuando en el ejercicio de sus funciones. Pero la falta grave no se presume y quien la alega debe probarla. Sería inicuo considerar que quien haya cometido falta grave que se equipara al dolo, pudiera ampararse en una disposición excepcional para no indemnizar en toda su amplitud el daño material y el daño moral que haya ocasionado.

Consagra igualmente la Ley especial venezolana la responsabilidad de la empresa porteadora por los daños y perjuicios ocasionados voluntariamente o por negligencia, impericia o imprudencia, a las personas y cosas que se encuentren en el territorio nacional o en aguas territoriales. Esta responsabilidad se funda en el principio consagrado en el Código Civil que obliga a todo aquél que por su falta ha ocasionado un daño a repararlo, responsabilidad extensiva al daño ocasionado por los empleados y dependientes en el ejercicio de sus funciones. Es la responsabilidad derivada del hecho ilícito, delito o cuasi-delito contemplado en el Código Civil.

La limitación de la responsabilidad por el daño causado, no aparece señalada en cuanto a cantidad.

Las partes demostrarán los daños y perjuicios y corresponderá a los jueces la decisión al respecto, bien directamente, si ello fuera posible, o por medio de expertos.

Hidroaviones y Anfibios

Nuestra Ley establece que cuando estos aparatos descanen, se deslicen sobre el agua o sean remolcados, quedan sometidos, además a las leyes y reglamentos pertinentes a la navegación marítima.

Se revela, pues, sin duda, que se rigen por la Ley de Aviación en cuanto navegan por el aire, y cuando estén sobre el agua, por el Derecho Marítimo y sus leyes pertinentes.

Debemos recordar que el transporte por lagos, ríos y canales navegables, se rige entre nosotros por los preceptos del transporte terrestre; y la navegación por mar es la única sometida al Derecho Marítimo.

La Ley de Aviación no hace distinción respecto a los lagos, ríos y canales y el mar, sino que somete a leyes marítimas, a los hidroaviones y anfibios cuando estén sobre las aguas.

Se establece a nuestro juicio una excepción al principio del Derecho Mercantil en el caso de los hidroaviones y anfibios. Con esto nos acercamos a la tendencia moderna de comprender bajo el concepto de navegación, cuando menos a la llamada hoy terrestre, por lagos, ríos, canales y a la marítima, para aplicarles una misma Ley.

Señor Presidente de la Academia:

La tarea académica es siempre dura y penosa, de esfuerzo y sacrificio cuando a ella se llega con alto concepto de responsabilidad.

Tengo fé y profunda confianza en el destino de la Academia y al expresarle que estoy agradecido, le prometo el concurso de mi escasa inteligencia y de mi corazón puro y limpio de todo sentimiento mezquino.

Y para vosotros, señoras y señores, que habéis venido a compartir conmigo ésta hora de satisfacción y regocijo, recibid mi palabra de esperanza en vuestro porvenir y el ferviente deseo de que jamás os véais obligados a concurrir a citas de infortunio sino invitados a torneos de orden y de libertad, en los cuales irradie la luz y puedan imponerse los dominios de la inteligencia y la virtud.