

117

REVISTA
DE
CIENCIAS ECONÓMICAS

PUBLICACIÓN MENSUAL

DEL

Centro Estudiantes de Ciencias Económicas.

DIRECTOR:

ROBERTO A. GUIDI

=====

AÑO 1

NÚM. 9

MARZO DE 1914



DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

1835 - CALLE CHARCAS - 1835

BUENOS AIRES

Z. 71

2505

LEGISLACIÓN ADUANERA.

AVERÍAS

Son *averías*, según nuestro Código de Comercio (art. 1312), «todos los daños que sobrevienen al buque o a la carga, con ocasión del viaje o durante él, hasta la llegada y descarga».

Entre los daños que puede sufrir el cargamento, y que son calificados de «averías», el citado Código enumera:

1°. Las cosas que se arrojan al mar, para aligerar el buque, evitando su naufragio (Art. 1316, inc. 2°).

2°. El daño que de la echazón resulte a los efectos que se conserven en el buque. (Art. cit. inc. 5°).

3°. El daño que se cause a los efectos del cargamento al desagotar o al extraer y salvar aquellos efectos. (Art. cit. inc. 6°).

4°. Los daños que sufrieren los efectos por la descarga y recarga del buque en peligro. (Art. cit. inc. 15).

5°. Las pérdidas o daños sobrevenidos a los efectos que, a consecuencia del peligro, se han cargado en lanchas o en buques menores. (Art. cit. inc. 18).

6°. Los daños que sobrevienen al cargamento por vicio propio de las cosas, por accidente de mar o caso fortuito. (Art. 1319 inc. 1°).

7°. Y cualquier daño que resulte al cargamento, por *descuido*, falta o baratería del capitán o de la tripulación. (Art. cit. inc. 6°).

Entre estos últimos daños se encuentran «las averías por presión de estiba», pues, según el art. 918 del Código

de Comercio, el capitán es responsable de los perjuicios resultantes del arrumaje o mal acondicionamiento de las cargas.

Por supuesto que, en todos los casos enumerados, los dueños de las mercancías averiadas tienen derecho a ser indemnizados, previa comprobación del perjuicio sufrido en la cantidad o valor de los efectos.

Pero esas indemnizaciones no llegan, a lo sumo, sino a reintegrar al consignatario el valor de las mercancías desaparecidas o de su depreciación con motivo de las averías, de suerte que pueda reponerías con nuevas compras en el extranjero.

En una palabra: ni los efectos arrojados al mar por echazón pueden considerarse como recibidos en tierra, ni los que llegan averiados por las causas enumeradas en el Código de Comercio pueden ser apreciados en mayor valor del que realmente tienen al llegar a su destino. (Art. 1326, Cód. Com.)

Veamos, ahora, lo que ocurre dentro de nuestro régimen aduanero.

El art. 800 de las Ordenanzas de Aduana contiene una definición incompleta de las averías, considerando como tales a los daños que sufren las mercaderías «por vicio propio e intrínseco, o por causa de algún *suceso de mar* ocurrido desde su embarque hasta su descarga en el puerto de destino».

Tan mala es la definición que, en los artículos 803 y 805 de las citadas Ordenanzas, se reconoce la existencia de averías por *cualquiera otra causa* distinta de los «accidentes de mar», y aún por haberse consumido las mercancías en cuenta de «viveres».

Además, en el art. 807 de las mismas Ordenanzas, se dispone que las aduanas no admitirán declaración de avería cuando el capitán la omita al dar la entrada del buque o *en el término hábil para las enmiendas del manifiesto general*, pudiéndose invocar, en dicha declaración, la echazón por siniestro, el consumo por falta de viveres, la venta para cubrir gastos de arribada forzosa, *etcétera*.

Este etcétera pertenece al texto del Código aduanero, y en él, como en los «sucesos de mar» del art. 800, tienen

que caber todos los casos de averías enumerados en los artículos 1316 y 1319 del Código de Comercio.

1°. Porque este Código es ley sustantiva o de fondo, cuyas disposiciones no pueden ser modificadas por una legislación fiscal destinada a regir los actos comerciales.

2°. Porque el fisco no tiene derecho a cobrar el impuesto aduanero sobre mercancías que no han sido ni podido ser importadas por haber desaparecido durante el viaje, ni sobre cantidades o valores que han llegado reducidos a causa de las averías sufridas por los efectos mercantiles.

De lo dicho se infiere que yerran lamentablemente nuestros empleados fiscales cuando no aprecian como averías sino las claramente señaladas en las Ordenanzas de Aduana, excluyendo las comprendidas, bajo forma tácita, en los términos generales de los artículos 800, 803 y 807 de las mismas Ordenanzas.

En la Aduana de Buenos Aires, por ejemplo, se les ha ocurrido a los *vistas* o veedores que no son averías las producidas por «presión de estiba», o sea, mal arrumaje de la carga.

Vale decir que, por un hecho imputable al capitán, (art. 918, Cód. Com.), se castiga al perjudicado, (dueño de las mercancías averiadas), haciéndole abonar mayores derechos de los que corresponden a su mercancía llegada con mermas o desvalorizadas.

Es el caso, por otra parte, que tales averías son precisamente las que, para los efectos del seguro, se reputan comprobadas por la simple inspección después de la descarga, (art. 1327 del Cód. Com.), sin necesidad de recurrir a las constancias del Diario de Navegación, como cuando se declara echazón u otra avería gruesa ocasionada por accidentes de mar.

Varios ejemplos pondrán de relieve la falta de lógica en que se incurre al negar el descuento por avería, cuando ésta se atribuye a la «presión de estiba».

A. — Cuando las mercancías son depositadas en los almacenes fiscales, si se produce avería «por presión de estiba», no solamente no se cobran derechos, como en la merma o disminución de valor, sino que el fisco indemniza de dichas pérdidas al depositante, pues en el art. 287 de las Ordenanzas, en que se excluye la responsabilidad fiscal en

averías producidas por vicio propio de las mercancías depositadas, tácitamente se deja subsistir aquella cuando el deterioro es debido al mal acondicionamiento de los efectos.

B. — Los capitanes pueden, durante la descarga, rebajar del manifiesto general los bultos que resulten de menos, sea invocando la circunstancia de no haber sido embarcados o declarando echazón o avería gruesa. (arts. 847 y 807 de las Ordenanzas de Aduana). Obsérvese que, en este caso, no se trata de efectos deteriorados sino de bultos que faltan en la descarga.

C. — Cuando las mercancías llegan con averías «por vicio propio», los consignatarios tienen plazo para declararla (art. 801, Ord. de Aduana); pero cuando la avería es imputable al capitán, como si se tratara de los derrames por «presión de estiba», se pretende negar el mismo derecho a los consignatarios, obligándoseles a pagar impuesto sobre las bebidas derramadas en las bodegas.

Tales incoherencias en la aplicación de las reglas aduaneras a los casos de averías gruesas o particulares proceden de las desdichadas e innecesarias definiciones de la avería en las Ordenanzas; desdichadas, por lo deficiente y discordantes; innecesarias, por hallarse el punto perfectamente definido en el Código de Comercio.

Contribuye a ese desconcierto en los juicios aduaneros sobre averías la pésima redacción del art. 801 de las Ordenanzas, en el cual se comienza por requisitos exigidos en dos casos particulares, terminando por la regla general de que la avería debe ser comprobada por «el reconocimiento de las mercancías» y la causa de aquella por los medios que el Administrador juzgue adecuados.

En realidad, y para hacer concordar el art. 801 con los arts. 800, 803 y 805 a 810 de las Ordenanzas, y éstas con el Código de Comercio, dicho artículo (el 801) debe ser descompuesto en dos partes:

1º. La primera comprende las averías por suceso de mar o por vicio propio de la mercancía, (art. 800), y las cuales deben ser declaradas «dentro de las 48 horas de la entrada del buque», por el capitán las primeras y por el consignatario las últimas, sin perjuicio de que la aduana pueda comprobar la existencia del suceso de mar o del vicio intrínseco de los efectos. Los artículos 807 a 810 de las Ordenanzas

contienen disposiciones particulares respecto a los dos casos mencionados, pero ampliando como queda dicho (arts. 803, 805 y 807) lo que debe entenderse por *suceso* o *accidente de mar*.

2º. La segunda (inc. 3º, *in capite*, del art. 801) contiene la prescripción general de que, en los casos de avería, ésta debe ser comprobada «por el reconocimiento de las mercancías».

Esta cláusula no ha podido figurar entre las demás del art. 801 que se refieren no a la avería *sino a sus causas*.

Por otra parte, y no sin advertir que las averías por «presión de estiba» no pueden producirse sino «durante la navegación», bueno es tomar en cuenta lo dispuesto en el art. 804 de las Ordenanzas, según el cual, en el despacho de las mercancías *averiadas durante el viaje*, deben los «vistas» rebajar las pérdidas o los derrames.

Esta regla se refiere al artículo precedente (803), en el que se hace mención de las averías «por accidente de mar, por vicio inherente, o *por cualquiera otra causa*».

La diferencia entre la existencia de las averías y la de sus causas admisibles ha sido perfectamente explicada por Bédarride en sus comentarios a los artículos 403 a 406 del Código Francés.

Dice el eminente tratadista :

«Cuando las mercancías han sido salvadas, basta su reconocimiento para probar la existencia de la avería. La dificultad está en determinar la causa de la avería, sobre todo respecto a los aseguradores.

«Pero, en este caso, los informes del capitán, las constancias de sus libros de a bordo y los dictámenes periciales constituyen elementos probatorios, tanto más indispensables cuanto que sus enunciaciones deben merecer fe, salvo prueba en contrario.

«Por insólita y extraordinaria que sea la falta de presentación de aquellos documentos, lo cierto es que han ocurrido casos en que se ha fundado en tal falta el pedido de rechazo de un cobro de indemnización por averías. La jurisprudencia ha establecido que el capitán está obligado a probar la causa alegada, pero que, a falta de los libros o documentos indicados, puede probarla con otros que merezcan fe.

«Así, la prueba de la avería, de su naturaleza y de su

causa, no está sujeta a ninguna forma rigurosa y exclusiva, quedando necesariamente subordinada a las eventualidades de la navegación. Esta doctrina se justifica en virtud de que la solución contraria puede poner, en ciertas circunstancias, al capitán en la imposibilidad material y absoluta de llenar las formalidades prescriptas». (J. Bedarride.—*Code de Commerce Maritime*.—V. n. 1755).

En resumen :

Del contexto de las disposiciones citadas de las Ordenanzas de Aduana no se desprende que éstas hayan excluído la consideración de averías reputadas como tales por el Código de Comercio.

Esas exclusiones, por otra parte, no podrían subsistir por el prevalimiento legal de las reglas del Código Mercantil sobre las del Código Aduanero.

Y, aunque ambos cuerpos de legislación guarden silencio respecto a las pérdidas y deterioros sufridos por las mercancías en viaje, a causa de mal arrumaje de la carga, un principio del derecho vivo impediría al fisco exigir impuestos de importación sobre efectos no introducidos al país, o gravar, como si estuviesen en perfecto estado, artículos en merma o deteriorados.

Como lo ha dicho el actual Vicepresidente de la República, siendo Ministro de Hacienda, (1878): «La acción del gobierno debe circunscribirse, en cuanto sea posible, a percibir lo que legítimamente le corresponde, según las leyes de la Nación». (Digesto de Hacienda, pág. 111).

E. J. WEIGEL MUÑOZ.
