persona á quien hubieren venido dirigidas las mercaderías, será de obligacion de esta dárselo, firmándole á espaldas del conocimiento que llevare el capitan.

293. Todo negociante que recibiere mercaderías, estará obligado á pagar al capitan ó sus representantes el flete y averías regulares que expresare el conocimiento y las extraordinarias, si las hubiere, en virtud del arreglo que se hiciere judicial ó extrajudicialmente, yendo este firmado por prior ó cónsules ó personas nombradas; uno y otro cuatro dias despues que se hayan entregado las tales mercaderías; pena de ser apremiado á ello por todo rigor, y de las costas, gastos y demoras que por la omision se sigan al capitan.

294. El negociante que tambien recibiere conocimientos á la órden endosados á su favor, deberá acudir á manifestarlos al corredor ó persona á quien viniere consignado el buque, con razon de las marcas, números de los efectos señalados en dicho conocimiento ántes de empezar á descargar el buque; pena de que no ejecutándolo así, pagará los gastos que se causaren por negligencia ó morosidad.

295. Asimismo, será obligacion de todo negociante que tuviere conocimientos á su órden, acudir á los tiempos de las descargas á los muelles del puerto por sí ó por sus dependientes con el mismo conocimiento ó razon de sus marcas y números para recibir las mercaderías; pena de que justificando el capitan haberlas descargado en dichos muelles, si se extraviaren ó perdieren, serán por cuenta del dueño ó consignatario de ellas.

296. Cualquiera cargador estará obligado á presentar al capitan los conocimientos extendidos y llenos en la forma en que se hubieren ajustado dentro de dos dias contados desde aquel en que fueren cargadas las mercaderías, y el dicho capitan deberá firmarlos, sin que en esto haya dilacion de una ni otra parte que exceda al dia de correo de aquella semana.

297. Cuando por muerte, enfermedad ó ausencia ú otro accidente del capitan del navío, que esté en parte ó en el todo cargado, fuese preciso nombrar otro en su lugar, será visto que el así nombrado deberá hacerse cargo del buque revalidando los conocimientos que hubiere firmado el primero, si pareciere conveniente á los cargadores.

298. Por qué los capitanes y maestres de navíos despues de haber igualado en tierra con los pasajeros, ántes de que se embarquen, el precio que les han de dar por llevarlos en sus buques, fingen necesidad cuando ya van navegando, y alteran el precio é igualas que ántes habian hecho, y les piden mucho mas y lo consiguen; manda una ley (1) de Indias que ningun capitan ni maestre ni otra persona, pueda pedir ni llevar, directa ni indirectamente, á los pasajeros mas precio de lo que al principio ántes de la embarcacion con ellos hubiere igualado y concertado, pena de haber con el mismo hecho perdido todo lo que los pasajeros hubieren concertado, de lo que se aplicarán tres cuartas partes al fisco y otra al denunciador; añadiendo que los pasajeros no sean obligados á pagar mas de lo que al principio ó ántes de la embarcacion hubieren ajustado. Otra ley (2) de este mismo Código ordena, que los jueces hagan que los consignatarios, si fueren vecinos, lleven cuentas con los maestres, y les paguen sus fletes con suma brevedad y cuidado, para que los maestres puedan hacer los montos y cuentas con su gente, quedar libres y desocupados, aderezar sus naves y recibir carga y registro que hubiere de traer en ella.

299. Ya queda dicho en otra parte que el comercio de escala y cabotaje en los puertos de la República, solo puede hacerse en buques nacionales; ahora añadimos, que esto se entiende habiéndolos en el puerto, y que para tal efecto se tienen por

(1) L. 7, tít. 13, lib. 9, R. I.
(2) L. 4, idem, idem. Véase la ley 14, tít. 9, part. 5.

nacionales los buques cuyo dueño sea mejicano. Esta preferencia no ha de ser parcial ni privativa de los buques y matrículas de un puerto para los cargamentos de cualquiera especie que se hagan en él, sino general y extensiva en cada puerto á los buques nacionales que hayan venido de otro con entera igualdad. Si los dueños de buques nacionales abusaren de la exclusiva de los extranjeros para el cabotaje encareciendo los fletes, se tasarán estos por la justicia atendidas las circunstancias (1).

(1) LL. 5 y 7, tít. 8, lib. 9, N., y 6, tít. 13, lib. 2, R. I.

SUMARIO AL § XII.

De las averías.

300. ¿Qué es avería? y sus diferentes especies.
301. ¿Qué se entiende por avería simple?
302. Designacion de los casos y circunstancias que constituyen esta avería.
303. Definicion de la avería gruesa.
304. Especificacion de los casos y circunstancias que constituyen esta avería.
305. ¿Cómo deberán proceder los capitanes de navío en las echazones y demas casos de avería gruesa?
306. hasta 312. Modo de contar y arreglar la avería gruesa.
313. De la accion que compete para pedir el resarcimiento de la avería gruesa.
314. Del conocimiento y liquidacion de esta avería.
315. De la avería ordinaria y modo de pagarla.

300. Son averías en la aceptacion legal: Primero. Todo gasto extraordinario y no habitual que sobreviene durante el viaje de la nave para la conservacion de esta, de su cargamento ó de ambas cosas juntamente. Segundo. Los daños que sufriere la embarcacion desde que se haga á la vela en el puerto de su expedicion hasta que quede anclada en el de su destino; y los que reciba su cargamento desde que se cargue hasta que se descargue en el puerto donde fué consignada (1). La responsabilidad de dichos gastos y daños se decide por reglas distintas, segun el carácter que tengan las averías de simples ó particulares, gruesas ó comunes y ordinarias (1).

302. Por avería simple se entienden los daños causados indistintamente al buque ó á algunas mercaderías, cuyo perjuicio deberá padecer sola y respectivamente la par-

(1) Tambien se llama avería á cierto repartimiento ó derecho que se imponia sobre las mercaderías y al ramo de renta que se componia de él, de que trata el tít. 9, lib. 9, R. I. y que fué suprimido por el art. 17 del decreto de 16 de Noviembre de 1827. El nombre avería ó haberia, piensa Solórzano (Polít. ind., lib. 6, cap. 9, n. 11), que se debió de originar, de que mediante este gasto se les conservan sus bienes, en lengua española se llama *haberes*, de la palabra latina *habere*, que significa tener, como lo advierte D. Sebastian de Covarrúbias.
(1) Arts. 930 y 931, Cód. esp.

te que lo recibiere, esto es, el dueño del buque, cuando el daño se cause á su casco y aparejos, y los interesados en la carga, si el perjuicio hubiera resultado á esta (1).

303. Es avería simple: Primero. Cualquiera daño que resultare á la carga por vicio ó corrupcion de ella misma, durante el viaje de su conduccion (2). Segundo. El derramamiento de cualquier licor, de barricas; y sus armas que por este accidente se reconocieren, no siendo por falta de arrumaje, en cuyo caso será á cargo del capitan (3). Tercero. El daño y menoscabo que durante el viaje se ocasionare á alguna cosa ó parte de la carga, ya sea por tempestad ó porque se corrompa. (4). Cuarto. El daño acaecido á cualesquiera mercaderías que yendo sobre cubierta se llevare la mar, el viento ó la tempestad, por ser de la obligacion de los capitanes ponerlas debajo de escotilla, en cuyo caso, si el daño de ello resultare á sus dueños, recaerá sobre dichos capitanes (5). Quinto. El menoscabo ó pérdida de velas, jarcias ó mástiles que rompiere la tempestad, y los cables y anclas que estando fondeado el buque faltaren por la misma causa; entendiéndose que este daño ha de ser á cargo del dueño ó propietario del buque (6). Sexto. El importe del flete que se pagare á una embarcacion por llevar mercaderías de un buque perdido al lugar de su destino: lo cual debe pagarse por el capitan de dicho buque, cobrando por su parte el flete primitivo de las mercaderías conducidas (7). Sétimo. El daño que por incendio accidental recibiere un buque y su carga (8). Octavo. La extraccion ó robo violento de cualesquiera efectos que sacaren de un buque mercante, un buque de guerra, corsario ó pirata, sin intervenir ajuste ó convenio alguno del capitan ni de la tripulacion (1). Noveno. El daño ó rompimiento que se causaren dos buques golpeándose uno con otro por encuentro ó tropiezo accidental, así en mar como en puertos ó surgideros, ya por romperse las armas, ya por fuerza del temporal ú otro accidente fortuito: en cuyo caso, cada cual de los interesados debe sobrellevar el daño que respectivamente hubieren sufrido sus mercaderías; pero si alguno por negligencia ó malicia fuere causante de dicho daño, este deberá pagar todos los perjuicios ocasionados (2).

304. Avería gruesa ó comun es la que se origina ó proviene de los medios que se emplean para librar al buque y su carga de naufragio, como cuando se arrojan á la mar algunos efectos, ó cuando se abandonan y cortan anclas, cables, mástiles, cordajes, velas y otros cualesquiera aparejos de la embarcacion (3). Llámase esta tambien avería comun, porque contribuyendo las mercaderías ilesas igualmente que las dañadas al resarcimiento del daño en proporcion, por haberse causado este con el objeto de

(1) Ords. de Bilb., cap. 20, n. 25.
(2) Idem, n. 26.
(3) Dicho cap. n. 27.
(4) Idem, n. 28.
(5) Dicho cap. 20, n. 29. Strac. De navib. part. 3, in tot. Kuricke ad jud. hanseat, tit. 8. art. 4, y 9, art. 2. Vinius, ad legum 2, § 7, ff. De lege, Rhod. Lubeck, De avariis, cap. 3, n. 4 y cap. n. 5.
(6) Roc. de navib. not. 59. Casareg, De comm. disc. 46, n. 1, y disc. 121, n. 3. Ord. de Bilb., dicho cap. n. 30. L. 4, vers. Mas si acaeciese, tit. 9, part. 5.
(7) Dicho cap. de las Ords. de Bilb., n. 31.
(8) Idem, n. 32.

(1) L. 2, ff. De leg. Rhod. Casareg, De comm. disc. 45, n. 7. Ords. de Bilb., en dicho cap., n. 33. L. 12, vers. Mas si por aventura, tit. 9, part. 5.
(2) L. 29, § 2 y 4, ff. ad leg. Aquil Stypmann jus marit., part. 4, cap. 19, n. 17, Ords. de Bilb., cap. cit., n. 34. L. 14, tit. 15, part. 7. Si hay duda en estos casos, dice el Cód. franc., art. 407, sobre si el encuentro fué casual ó en el buque de que provino, se sufrirán los gastos en comun, y á proporciones iguales, por las naves que le han sufrido y causado. Ademas de los daños causados que se consideran como averías simples, las Ords. de Bilb. en los art. 35 y 36 del mismo cap. cuentan por tales las dos siguientes, que son, por decirlo así, peculiares de aquel puerto; pero que pueden tener aplicacion á otros, á saber: Primero. Cualquier daño que acontezca á las mercaderías despues de desembarcadas, en Olaveage ú otra parte de aquella ria, de los navíos á las gabarras para llevarla á los muelles de aquella villa, ya sea por irse á pique dichas gabarras, ya por otro cualquier accidente, en cuyo caso tendrán los dueños de las mercaderías recurso contra quien haya lugar. Segundo. Igualmente se considera por avería simple, cualquier daño ó rompimiento y avería que reciba una embarcacion con mercaderías recurso contra quien haya lugar. Segundo. Igualmente se considera por avería simple, cualquier daño ó rompimiento y avería que reciba una embarcacion con mercaderías que llevare por dicha ria de descarga de navío, encontrando y dando contra alguna uña de ancla. Cuando en semejante caso se reconociere estar la tal sin su boya en la forma debida, el dueño de ella estará obligado al pago de dicho rompimiento y daño.
(3) Dichas Ords. en el mismo cap., n. 8. Art. 939, Cód. esp.

salvar la propiedad de todos, y así es justo que la contribucion sea general (1). Las echazones á la mar, dice la ley 10, tít. 39, lib. 9, R. I., hechas en beneficio de todos, y descargas y alijos de la nao, para montar los bajos en el rio de Sevilla y otras partes, y los demas riesgos comunes que hubiere, sean y se entiendan avería gruesa, y que lo han de pagar la nao, fletes y mercaderías que en ella fueren, con tal que haya sido la ocasion forzosa y sin culpa del maestre.

305. Se tiene por avería gruesa: 1. El ajuste que en un buque mercante, contratándose con algun corsario, hiciere por rescatarse, ya pagándole en dinero, ya entregándole mercaderías de la carga (2). Asimismo cuando en tales lances se viese obligado el capitan á pasar á bordo algunos de sus marineros por via de rehenes, los gastos que estos hicieren hasta regresar á sus casas, y los sueldos devengados, si los ganaren, se reputarán por avería gruesa (3). 2. Tambien se tendrán por tal, si hallándose un capitan en surgidero, radas ó bahía, esperando ocasion de salida de algun convoy con el cual debe navegar, por este motivo, por mucho oleaje ó por otra causa legítima, no pudiere al salir levar el ancla á tiempo, largar el chicote por mano (4). 3. La pérdida del cable y ancla que el capitan hallándose abra, se viese precisado á largar para entrar en alguna ria, bien entendido, que si despues se pudiere recuperar dicha ancla y cable, solamente se tendrán por avería gruesa los gastos que en estos casos se hicieren (5). 4. El daño que padecieren las mercaderías cuando en fuerza de grandes mares se hallare la embarcacion tan cargada de agua, que para echarla fuera se vea precisado el capitan á hacer algunos agujeros, de los que resulte perjuicio (1).

306. El daño originado de echazon que se haga fuera del temporal, ú otro peligro inminente de alguna parte de la carga (2). 6. Si para entrar en algun puerto se viere precisado el capitan á trasbordar á otro buque parte de la carga para aligerar el otro, y aquel se perdiese, el valor de los efectos perdidos en él entrará en la avería gruesa, la que pagarán los efectos salvados en el buque alijado, cuyo valor y fletes estarán tambien á la prorata de ella. Por el contrário, si se salvare la embarcacion á la cual se trasbordaron los efectos, y el buque alijado se perdiere, no deberá lo salvado contribuir á la avería gruesa, y sí solo á los cortos gastos del fletamento del barco salvado, y el flete correspondiente al buque perdido. Ultimamente, si se perdieren ambos buques y se salvaren despues algunos efectos, no deberán estos pagar el daño de los que se perdieren, por no haber tenido efecto el motivo por que se hizo la traslacion (3). 7. Lo que se gastare en lanchas ó de otro modo para hacer flotar el buque, si por accidente varare con su carga en la costa (4). 8. Si echadas al mar algunas mercaderías para salvar otras, se perdiese, no obstante, el buque en la costa, lo que pudiere salvarse ó recogerse de las últimas deberá contribuir á pagar el valor de lo arrojado, entrando tambien en avería el daño y gastos que hubiere tenido lo salvado (5). 9. Tambien se tendrá por avería gruesa el gasto causado en curacion de heridas que se hayan hecho á la tripulacion defendiendo contra piratas ó corsarios el buque y la carga; y asimismo lo que en caso de muerte de algunos y salvamento

(1) L. 3, tit. 9, part. 5.
(2) L. 12 id. id.
(3) L. 2, § 3, ff. De leg. Rhod. Loccen. De jur. marit., lib. 2, cap. 8, n. 5. Casareg. disc. 46, ns. 22, 25 y 73. Ords. de Bilb., dicho cap. n. 9.
(4) Argum., leg. 27, § ff. Locati. Casareg, De comm., disc. 46, n. 9 y sigs. Ords. de Bilb. en dicho cap., n. 10.
(5) Dichas Ords. de Bilb. en el mismo cap. n. 11.

(1) Idem, n. 12
(2) Casareg, de comm., disc. 121, n. 3. Ords. de Bilb. en dicho cap. n. 13, LL. 3, tít. 9, part. 5; 10, tit. 10, lib. 7, R., ó 2, tít. 8, lib. 9, N., y 2, tit. 25, lib. 4, F. R.
(3) Guid. de la mer, cap. 5, art. 28. Dichas Ords. en el mismo cap. n. 14. LL. 8, tít. 9, part. 5, y 21, tít. 38, lib. 9, R. I.
(4) El cit. cap. de dichas Ords., n. 15. L. 6, id. id.
(5) Dichas Ords. y cap. cit. n. 16.

del buque, se diere á su viuda é hijos (1). 10. Los sueldos y mantenimientos de la tripulacion de un buque detenido ó embargado en un puerto por el soberano de aquella region, en el caso de estar ajustado por meses el fletamento, cesando la obligacion de pagar este último desde el dia de la detencion ó embargo hasta el de su libertad, desde el cual deberá correr y continuarse (2). Pero si el fletamento no fuere ajustado por meses, sino por un tanto, y sobreviniere el embargo, no deberán estar en avería gruesa dichos sueldos y alimentos, pues han de ser á cargo del dueño ó capitan del buque (3). 11. Si por temor de enemigos ó por otro accidente inevitable se viere precisado el buque, miéntras está navegando, á arribar á algun puerto, ó abrigarse bajo el cañon de su fortaleza, los gastos hechos durante esta navegacion forzosa, se contarán por avería gruesa (4). Lo mismo será sí el capitan necesitare dinero para dichos gastos, y por no hallarlo tuviese que vender algunas mercaderías á precios ínfimos, acreditándolo despues con documentos justificativos. Esta avería gruesa se regula sueldo á libra por buque y carga, rebajando lo que constare haberse empleado en compra de alimento, paga de sueldos ú otra cosa particular de dicho buque y su tripulacion, porque esto debe estimarse por avería simple de cuenta y cargo del capitan (5). 12. Si en algun puerto se manifestase incendio en un buque, y para salvar del fuego á los inmediatos se echase aquel á pique, deberán los salvados contribuir á la paga del destruido, á prorata entre aquellos y este, por el beneficio que recibieron con la destruccion del incendiado (6). 13. Tambien se tendrán por avería gruesa los daños ocasionados al buque y su carga, cuando por haber varado aquel en la costa ó en el puerto de su destino, fuere necesario para su descarga hacer algun rompimiento, á causa de no poder ejecutarse esta cómodamente por la escotilla. Pero si por ella se hiciese la descarga, aunque despues por algun accidente se quebrante ó pierda dicho buque, este daño se reputará como avería simple, por ser de cuenta del capitan sin dependencia de las mercaderías, pagándosele por estas su flete debido, con el descuento del coste que tuvieren las embarcaciones en que se condujeren dichas mercaderías al embarcadero de su destino (1). Si en el caso de que estamos tratando, no pudiere sacarse el todo de la carga, sino parte de ella, perdiéndose lo demas, los dueños de las mercaderías así sacadas, las podrán recoger por sí por sus números y marcas, pagando los gastos que les correspondan, sin dependencia ni saneamiento de las que se hubieren perdido (2). 14. Se tendrán tambien por avería gruesa, el mástil cortado y arrojado á la mar; como asimismo las anclas, velas ú otros cualesquier aparejos de la nave, para salvarla de la tempestad (3). 15. El daño causado por hacer fuerza la vela á causa de tempestad, persecucion de enemigos ó piratas (4); como tambien si por estas causas abandonasen anclas y otros efectos de la nave (5). 16. La mudanza de rumbo ejecutada por un buque para evitar un escollo, enemigo ú otro peligro inminente (6). 17. Los gastos hechos para recuperar la

(1) Targa, Pond. marit., cap. 85, n. 7.
(2) Dichas Ords. en el mismo cap., n. 17.
(3) Dichas Ords. y cap. cit., n. 18, id. n. 19.
(4) Pothier Trait. des avaries, tom. 2, n. 151. Vallin al art. 8 de la Ord. de Franc. Targa, Pond. marit., cap. 60. Casareg. De comm., disc. 19, ns. 42, 46 y 58 Ords. de Bilb. en dicho cap., n. 20.
(5) Dichas Ords. en el citado cap. y n.
(6) Idem. n. 21. Véase la ley 12, tít. 15, part. 7, y á López en ella, glos. 3 de la 20, tít. 32, part. 3, y á Acevedo en la ley 10, tít. 10, lib. 7, R.
(1) Ord. de Bilb. en dicho cap. n. 22.
(2) Idem n. 33.
(3) Ley 2, § 1 y 5, ff. De leg. Rhod. Guid. de la mer, cap. 5, art. 21, Ord. de Franc. art. 6, de dicho tít. Du jet ley 4, tít. 9, part. 5.
(4) Ley 2 y 3, ff. De leg. Rhod. Ord. de Franc. art. 1 y 5, tit. Du jet. Guid. de la mer cap. 5, art. 21. Ord. de Franc. art. 1 y 5, tít. Dujet. Guid. de la mer cap. 5, art. 21, Targ. pond. marit. cap. 76.
(5) Ord. de Franc. art. 6, tít. Des avaries, art. 1, tít. Du jet. Targa pond. marit. cap. 77, n. 6. Casareg. disc. 46, n. 28.
(6) Strac. De assecur. gl. 14, n. 3, Santeru. De assecur. part. 3, n. 52. Casareg. De comm. disc. 1, n. 69.

la nave abandonada por el capitan y marineros, por temor bien fundado, y no pánico, de caer en esclavitud ó enemigos, ú otro peligro semejante (1). Infiérese de esto, que si el capitan, por libertarse del indicado riesgo, practicase cualesquiera operaciones voluntarias, pero precisas, de que se siguiese daño á las mercaderías, resultando al mismo tiempo á estas la utilidad de libertarlas del riesgo, será tal daño contado por avería gruesa; puesto que segun la jurisprudencia universal, la contribucion debe siempre tener lugar por los daños ocasionados *ab nostra*, esto es, voluntariamente por la gente de la nave, á fin de conservar el todo (2). Pero si el daño viniese de fuerza, ó como suele decirse, *ab extra*, esto es, porfuerza de tempestad ó del cañon enemigo, será solamente avería simple, por ser el daño efecto de un mero caso fortuito.

307. En caso que hallándose algun capitan ó maestre en la mar con temporal tan recio, que se reconozca no poder aguantar, y que para salvar vidas y nave, le sea preciso hacer echazon de algunos efectos; elegirá primeramente para ello la artillería, si la llevaren, y las mercaderías que tuvieren entre cubiertas, de menor valor y de mas peso y volúmen, atendiendo siempre á la conservacion de lo mas preciso; y en este caso hará se tome razon individual de lo que se echare, con sus marcas y números, en el libro de sobordo (3), habiendo precedido para esta resolucion el ditámen y acuerdo de sus oficiales (4). La ley 34, título 24, lib. 9, R. I., sobre este punto manda á los capitanes ó maestres, que si por tempestad ó tiempo forzoso hubiese *necesidad notoria* de hacer alguna echazon para salvar la nave, gentes y marineros que en ella viniesen, ántes que se haga, junten los pasajeros y marineros, y así juntos, acuerden si es conveniente y necesaria la echazon; y habiendose acordado por la mayoría que se debe hacer, lo asiente el escribano de la nao, poniendo los votos de cada uno, y dé fe del acuerdo y consentimiento que para esto hubo; y el dicho escribano dé fe de todas las cosas que se echaren al mar, viéndolas por su vista de ojos y asentando la cantidad y calidad de cada cosa, declarando lo que estaba encima y debajo de cubierta; añadiendo que en este tiempo no se eche al mar la artillería, ni jarcia, ni otra ninguna municion de la nave que peligrare. Llegando el navío al puerto de su destino con la carga que le hubiere quedado, no podrá capitan ni maestre alguno, contramaestre ni piloto, marinero ni otro de los que vinieren á bordo, manifestar por ningun motivo, la razon ó memoria de los efectos arrojados ó echados, hasta su debido tiempo. Si ántes de llegar al puerto de su

(1) Targ. pond. marit. cap. 60, n. 7.
(2) Cleriac. aux jugem. d' Oleron. art. 9, n. 5. Casareg. De comm. disc. 121, n. 3, art. 936, Cód. esp.
(3) Véanse las leyes 1 y 14, tít. 9, part. 5.
(4) Art. 45, cap. 24. Ord. de Bilb. Véase á Sala digest. tom. hisp. lib. 14, tít. 2, n. 16, y gl. 1. El Cód. esp. (arts. 938, 939 y 940) ordena, que el capitan no puede resolver por sí solo los daños y gastos que pertenecen á la clase de averías comunes, sino que debe consultar á los oficiales de la nave y á los cargadores que se hallen presentes ó sus sobrecargos. Si estos se opusieren á las medidas que el capitan con su segundo, si lo tuviese, y el piloto hallare necesarias para salvar la nave, podrá el capitan proceder á ejecutarlas bajo su responsabilidad, no obstante la contradiccion; salvo el derecho de los perjudicados para deducirlo á su tiempo en el tribunal competente contra el capitan que en estos casos hubiere procedido con dolo, ignorancia ó descuido. Cuando hallándose presentes los cargadores no sean consultados para la resolucion que previene el artículo antecedente, quedarán exonerados de contribuir á la avería comun, recayendo sobre el capitan la parte que á estos correspondiere satisfacer; á ménos que por la urgencia del caso hubiere faltado al capitan tiempo y ocasion para explorar la voluntad de los cargadores ántes de tomar por sí disposicion alguna. La resolucion adoptada para sufragar los daños ó gastos de las averías comunes, se extenderá en el libro de la nave, con expresion de las razones que la motivaron; de los votos que se hubieren dado en contrario y los fundamentos que hubieren expuesto los votantes. Esta acta se firmará por todos los concurrentes que sepan hacerlo, y se extenderá ántes de procederse á la ejecucion de lo resuelto, si hubiere tiempo para ello; y en el caso de no haberlo, en el primer momento en que pueda verificarse. El capitan entregará copia de la deliberacion á la autoridad judicial en negocios de comercio del primer puerto donde arribe, afirmando bajo juramento que los hechos contenidos en ella son ciertos. El Cód. Franc. art. 410 dispone igualmente que si en estos casos se halla diversidad de dictámenes, se siga el del capitan y de los principales de la tripulacion. Y en efecto, la ciencia y práctica de la navegacion, que debemos suponer en estos, así como el afecto á los bienes que hay lugar á presumir aun en los interesados del cargamento, y que los hará remitir á pérdida, es motivo muy suficiente para que en caso de discordia prevalezca el dictámen del capitan y oficiales, bajo la responsabilidad que sabiamente establece el Código español, y que salva cuando interviniere dolo, ignorancia ó descuido, los derechos de los cargadores.

destino el navío á quien haya acontecido la desgracia sobredicha, entrare en otro por precision, deberán hacer los capitanes ó contramaestres, ante la justicia de él, *su protesta contra el mar* (1), que revalidará en el de su destino luego que llegue el uno y otro instrumento, declarando haberles sido preciso la echazon; pero omitiendo en las declaraciones y demas justificaciones que hicieren la distincion de las mercaderías arrojadas, sus números y marcas, porque esto lo deberán reservar hasta su tiempo, que será, cuando conformándoselos interesados entre sí y ántes de hacer la descarga, fuere mandado judicialmente que lo declare; y entónces lo harán, y escribirán en el libro de sobordo, donde lo deberán traer puesto y sentado con toda expresion é individualidad. En la misma conformidad observarán lo prevenido, en el caso que durante la navegacion les quitare algun corsario ó pirata efectos ó mercaderías sea con convenio ó sin él, lo cual tambien anotáran en el libro de sobordo, para los mismos efectos. Si por algun accidente se viere cualquier capitan en la precision de entregar al corsario ó pirata algunos efectos ó mercaderías de su cargazon, y que reconozca quieren llevar algunos fardos que considere de mucho valor, será de su obligacion procurar contratarlos con algunos otros de ménos estimacion; y en este caso tampoco podrá en sus protestas declarar distincion alguna de los que hayan sido dados ó quitados hasta el mismo tiempo que ántes queda prevenido: anotando siempre por menor en su libro de sobordo lo en esta razon sucedido, para que conste, y que segun ello se pueda declarar la avería á que corresponda, y arreglarse cuando llegue el caso (1).

Acerca del modo de contar y arreglar la avería gruesa, previenen las Ordenanzas de Bilbao lo siguiente: Siempre que hubiere tal avería gruesa, se ha de contar y ajustar entrando el valor del buque (2), sus aparejos y mitad de fletes; todo lo que dieren los pasajeros, si los hubiere; el importe de las mercaderías, perlas, piedras preciosas, oro, plata ó moneda, y los demas efectos que tenga la nave (3). Para la liquidacion de todo se tasará el buque por peritos nombrados por los interesados ó de oficio en rebeldía (4). Las mercaderías y demas efectos de la carga, se regularán á la voluntad de la mayor parte de los intereses en cantidad, ya sea por el valor que contengan las facturas; ya si el capitan no se conformare con esto, tasándose tambien dichas

(1) Si algun capitan, dice el art. 62, cap. 24, Ord. de Bilb., hubiere padecido en la mar recio temporal y considerable daño y avería en su carga, la protesta que hubiere de hacer contra el mar y sus accidentes, la ejecutará durante veinticuatro horas de como arribare á cualquiera puerto; y llegando despues al de su destino, la ratificará en él dentro de otras veinticuatro horas de su llegada, y ántes de abrir escotilla judicialmente y con toda justificacion, realidad y verdad; y lo hará saber luego á los interesados en la carga ¡para que les conste, y demas efectos que puedan convenir, observando siempre lo que queda prevenido acerca de omitir lo que se hubiere echado al mar. Ley 14, tít. 9, part. 5.

(1) Arts. 46, 47, 48 y 49, cap. 24, Ord. de Bilb.

(2) La razon es, *porque no tan solamente estuersen las mercaderías é las cosas que fincan en los navíos por razon de tal echamento... mas aun estuersen porende los navíos porque si aliviados non fueren, podria acaecer que se perderian*. Ley 3, tít. 9, part. 5.

(3) Ord. de Bilb. cap. 21, n. 1. ¿Y los vestidos de los pasajeros deberán contarse y contribuir en la avería? El jurisconsulto Paulo en la ley 2, § 2, ff. De leg. rhodia de jactu, se decide por la afirmativa, cuya opinion sigue Sala (Dig. rom. hisp. tít. cit. n. 7), dando por razon que en nuestras leyes solo se exceptúan de ella á la persona del hombre por ser inestimable. Sin embargo, nosotros creemos que no debe considerarse en la avería los vestidos y demas adornos de los pasajeros para hacer la prorota, exceptuando aquellas cosas que sean de valor, como oro, plata, piedras preciosas, etc., lo que podrá fundarse en la ley 10, tít. 10, lib. 7. R. ó 2, tít. 8, lib. 9, N., que dice que los que no trajeren en el navío *sino sus cuerpos* (no pueden suponer que vengan desnudos) *no sean tenidos de dar cosa alguna*. Segun el Cód. esp. (arts. 658 y 959), no contribuyen á la avería gruesa las municiones de guerra y boca de la nave en lo que concuerda con la citada ley romana; ni las ropas y vestidos de uso del capitan, oficiales y equipaje qne hubiere ya servido. Se exceptúa tambien de dicha contribucion las ropas y vestidos del mismo género pertenecientes á los cargadores, sobrecargadores y pasajeros que se hallen á bordo de la nave en cuanto no exceda el valor de los efectos de esta especie que cada uno corresponda del que se dé á los de igual clase que el capitan salve de la contribucion. Y si alguno de los pasajeros trajere consigo papeles ó documentos en que fundaren derechos ó pretensiones, y cuya pérdida por lo mismo le ocasionaria perjuicio, ¿deberán ser tenidos en cuenta en la avería? juzgamos que si: *caen tal razon como esta*, dice la ley 3, tít. 9, part. 5, *non deven ser las cosas asmadas nin apreciadas segun las pesaduras é la liviandad de ellas, mas segun la quantya que valieren*, por lo mismo deberá tomarse en consideracion lo que interesare á su dueño la conservacion ó pérdida de los papeles salvados, y con atencion á todo, asignarse su contribucion.

(4) Dichas Ordenanzas en el mismo cap. n. 2.

mercaderías; de suerte, que nunca se haga esta cuenta ni regulacion por fletes, ni en otra forma que por su valor, á ménos de convenir en ello los interesados y el capitan, sin que nadie lo resista (1). Si se hubiere de hacer la tasacion, será dando las mercaderías al precio corriente en el puerto de su destino en aquel tiempo, y segun el estado que tuvieren y su calidad (2).

308. Para averiguar el número, calidad y cantidad de las mercaderías arrojadas por echazon al mar ó robadas por piratas, que hayan de entrar en dicha avería gruesa, se ha de estar á la razon que diere de ellas con justificacion legítima el capitan, y su valor se regulará por las facturas y conocimientos, dándoles sobre ellas el que tendrian en el puerto de su destino, si hubiesen llegado bien tratadas y acondicionadas (3). Si reconociere no haberse expresado en la factura la cantidad y valor de algunas mercaderías, resultando ser de mayor estimacion que la que se les dió en ellas, se extenderá (siendo de las salvadas) á su legítimo valor, y se regularán segun él; y si fueren de las perdidas, solo se les dará el que constare de las mismas facturas (4).

309. Si hubiere en el buque algunas mercaderías no comprendidas en el conocimiento, y fueren echadas al mar ó robadas por piratas, no se hará cuenta de ellas ni entrarán en la regulacion; pero si no hubieren sido arrojadas ni robadas, y llegaren al puerto, contribuirán como las demas salvadas (5).

310. Cuando por rescate de apresamiento resultase la avería gruesa, entrarán tambien á la contribucion de ella los sueldos de capitan y marineros: entendiéndose, que si el apresamiento se hizo navegando desde el puerto de la salida, deberán contarse los sueldos ganados hasta el dia del rescate; y si hubiere acontecido de vuelta desde otro punto para el referido, se contará desde que en este se comenzaren á ganar hasta el dia tambien del rescate (1).

Si la avería gruesa se originase de cortadura de palos, perdida de velas, cables y otras cosas de los aparejos del buque que deban entrar en ella, se estimarán segun lo que valian al tiempo en que se cortaron, rompieron ó abandonaron, á juicio y averiguacion jurídica (2).

311. Despues de liquidado y sabido el valor del buque, carga y lo demas que queda prevenido, se repartirá la avería gruesa prorateada á sueldo libra entre los interesados de uno y otro respectivamente (3).

312. En el derecho romano no habia accion especial para lograr el repartimiento de la avería, sino que los que habian sufrido daño de ella, intentaban la de locacion contra el capitan para que los indemnizara; el cual, ó reconvenia por la de conduccion, ó á los cargadores para que se dividiese la pérdida proporcionalmente, ó les retenia sus mercaderías hasta que lo verificasen, ó cedia á los demandantes los derechos que le competian contra aquellos (4). Nuestras leyes nada han establecido sobre ese punto; y por lo mismo creemos que podrá seguirse lo dispuesto por las romanas, que se han admitido en el Código español (5); y que ademas está fundado en la razon; pues como advierte Antonio Fabro (6), entre los dueños de las mercaderías perdidas y los de las salvadas, no interviene ningun contrato, delito ó cuasi, y por otra parte como al capitan toca juzgar de la necesidad de la echazon y mandarla ejecutar, él solo debe

(1) Idem n. 3.
(2) Idem n. 4.
(3) Dicho cap. de las mismas Ord. n. 5.
(4) Idem n. 6.
(5) Idem. n. 7.

(4) Idem n. 8.
(2) Idem n. 9.
(3) Idem n. 10.
(4) L. 2, ff. De Leg. Rhod. de jactre. Sala Dig. rom. hisp. lib. 14, tít. 2, n. 9, Heineccio in. 3, part. Pandect. § 150.
(5) Arts. 962, 963 y 964. Véase la ley 20, tít. 38, lib. 9, R. 1.
(6) En la cit. ley 2.

ser el inmediato responsable de ellas. Esta accion es emanada de las circunstancias de la cosa (*in rem scripta*), y por lo mismo no se debe exigir se haga colacion mas que de las cosas que se hallaren y salvaren (1). Si alguno de los cargadores se hiciere insolvente, porque consumió sus efectos, ó porque con anterioridad estaban estos obligados á otros, no queda el capitan responsable por su parte, porque no tiene obligacion de examinar las fortunas de aquellos (2); á no ser que haya sido moroso ó negligente en hacer efectivo el repartimiento (3). Para que sea admisible la demanda de avería segun los Códigos español (4) y frances (5), es necessario que el importe de esta exceda de la centésima parte del valor comun de la nave y su cargamento; lo cual se funda en que siendo menor su importe, si se admitiese, vendria á emplearse en las costas una cantidad mayor que la indemnizacion que se pretendia; en cuyo caso es claro que ninguno tendrá interes en demandar ni en defenderse (6).

313. El reconocimiento y liquidacion de la avería y su importe se verificará por peritos, á propuesta de los interesados y sus represententes, ó bien de oficio, si estos no lo hiciesen, nombrará el juez del puerto de la descarga. Los peritos aceptarán el nombramiento, y prestarán el juramento de desempeñar fiel y legalmente su cargo. La cantidad á que segun la regulacion de los peritos ascienda la avería gruesa, se repartirá proporcionalmente entre todos los contribuyentes por la persona que nombre al intento el tribunal que conozca de la liquidacion de la avería; pero el repartimiento de esta no será ejecutivo hasta que lo apruebe el juez que conozca de su liquidacion, y este procederá para darla con audiencia instructiva de los interesados presentes, ó sus legítimos representantes (1). Si despues de la reparticion de efectos arrojados á la mar se recobraren por los propietarios, estarán obligados á volver al capitan y á los interesados, lo que han recibido en la contribucion, deduciéndose los perjuicios causados por la echazon y los gastos de recobrarlos (2).

314. Por avería ordinaria se entiende todos aquellos gastos menudos que hacen y causan los capitanes ó maestres de los buques, durante un viaje, ya en los puertos en que arriban por la fuerza del temporal, ya en los de su destino para la descarga, ya hasta la total conclusion de ella, á saber: en los pilotajes de costas y de puertos, lanchas, derechos de bólesa de piloto major, atoajes de que se valieren, anclaje, visita, fletes de gabarras y descargas hasta ponerla en el muelle (3). Por estos gastos se pagará lo que se haya expresado en los conocimientos; y habiéndose omitido en ellos, se deberá arreglar á razon del diez por ciento del valor de los fletes (4).

315. Cobrándose del modo referido por los capitanes ó maestres de los buques, no podrán bajo pretexto alguno pretender otra cosa por razon de dicha avería ordinaria (5) Y si sucediere que por razon de temporal ú otro accidente, no pudiendo el buque entrar en algun puerto, se pusiese á la boca de otro para guarecerse, y acudiesen las lanchas para salvar las cargas, exigiendo por ello una cantitad excesiva; en tales casos

(1) L. 6, tít. 9, part. 5, y en ella López, gl. 2.
(2) Cit. ley 2, § 6. Sala, lug. cit. El Cód. franc. art. 428, en todos los casos de avería gruesa, concede privilegio al capitan y su tripulacion, sobre las mercancías ó las cantidades que provengan de ellas, por el importe de la contribucion; lo cual parece muy conforme al espíritu de las leyes 26, 28 y 29, tít. 13, part. 5.
(3) Art. 962, Cód. esp.
(4) Art. 965.
(5) Art. 408.
(6) Maret. en los Motivos del estado, art. del Cód. franc.

(1) Arts. 946, 947 y 961, Cód, esp. Véase la ley 14, tít. 9, part. 5.
(2) Art. 429, Cód. franc. López, en la gl. 4 de la ley 6, tít. 9, part. 5, Ord. de Bilb. cap. 20, art. 11.
(3) Cap. 20 de dichas Ord., n. 1.
(4) Idem n. 5.
(5) Idem n. 6.

extraordinarios los jueces regularán lo que de ordinario se paga á las lanchas por entradas en tiempo de bonanza, aplicándolo como avería simple solamente al buque; y el exceso hasta la cantitad que se pagare por causa de temporal, será avería gruesa, que se repartirá segun el modo ya dicho; en la inteligencia de que para la averiguacion de todo, deberán traer los capitanes las certificaciones y demas recados justificativos que sean conducentes (1).

(1) Idem n. 7. En el Cód. franc., art. 406 esté declarado que los gastos menudos de lemanajes, atoajes, etc., *no son averías, sino simples gastos á cuenta de la nave.* La razon es, dice Maret, porque es evidente por la naturaleza de las cosas que no se trata sino de gastos de navegacion, que pueden haberse calculado de antemano, y que por consiguiente no son averías; que si se trata de gastos extraordinarios, es mas sencillo cargarlos sobre el importe del flete, porque allí es su lugar. El Cód. esp. art. 932, dispone, que las averías ordinarias sean de cuenta del naviero fletante, y deben satisfacerse por el capitan abandonándosele la indemnizacion que se hubiere pactado en la póliza de fletamento ó en los conocimientos: si no se hubiere pactado indemnizacion especial y determinada por estas averías, se entienden comprendidas en el precio de los fletes, y no tendrá derecho el naviero á reclamar cantidad alguna por ellas.

SUMARIO AL § XIII.

De los seguros y sus pólizas.

316. Definicion del contrato de seguro.
317. El asegurado no debe proponerse por fin principal de la estipulacion el lucro, sino indemnizacion del daño.
318. El seguro es un contrato de buena fe, y consecuencias que de esto se siguen.
319. ¿Cuándo se entiende cometido dolo ó fraude en el contrato del seguro?
320. La accion que nace del contrato de seguro, es de aquellas que en derecho se llaman *stricti juris*, y por tanto jamas debe extenderse este contrato de un caso á otro.
321. El contrato de seguro es de los que se llaman consensuales.
322. De las cosas esenciales de este contrato.
323. Del instrumento por el que se prueba el convenio de los contrayentes, llamado *póliza de seguro*, y requisitos que debe tener.
324. De la póiiza condicional.
325. ¿Qué circunstancias deberán expresarse en la póliza, cuando el cargador, capitan ó sobrecargo, quisieren asegurar el valor de su buque ó cargamento, yendo sin destino determiuado á venderle donde mejor le parezca?
326. Cuando et asegurado tiene compañía con otros, deberá expresarse en la póliza si el seguro se hace por su cuenta ó de la compañía, y lo mismo deberán practicar por su parte los aseguradores.
327. ¿Qué circunstancias deberán expresarse en la póliza cuando se hiciere seguro de embarcacion ó mercaderías de viaje redondo de ida, estada y vuelta?
328. En la poliza que se hiciere sobre seguro de alguna embarcacion, debe expresarse el valor de esta.
329. Tendrán fuerza obligatoria las cláusulas derogatorias ó modificaciones que el asegurador ponga en la en la póliza, si todos los interesados la firmaren.
330. Si el que hace asegurar no designa en la póliza por cuenta de quién procede, deberá presumirse que lo hace por sí mismo en calidad de propietario.
331. Cuando el asegurado simulase ó encubriere su nombre en fraude los acreedores, será nulo el seguro.
332. La mudanza del nombre del buque ó del capitan mencionados en la póliza de seguro, no anula el contrato, con tal que esto se haga legalmente y en utilidad del cargamento, sin causar perjuicio á los interesados.
333. En la póliza debe expresarse la verdadera calidad de la cosa asegurada.
334. La póliza es un documeuto justificativo del contrato; pero no es de esencia del mismo.

te que lo recibiere, esto es, el dueño del buque, cuando el daño se cause á su casco y aparejos, y los interesados en la carga, si el perjuicio hubiera resultado á esta (1).

303. Es avería simple: Primero. Cualquiera daño que resultare á la carga por vicio ó corrupcion de ella misma, durante el viaje de su conduccion (2). Segundo. El derramamiento de cualquier licor, de barricas; y sus armas que por este accidente se reconocieren, no siendo por falta de arrumaje, en cuyo caso será á cargo del capitan (3). Tercero. El daño y menoscabo que durante el viaje se ocasionare á alguna cosa ó parte de la carga, ya sea por tempestad ó porque se corrompa. (4). Cuarto. El daño acaecido á cualesquiera mercaderías que yendo sobre cubierta se llevare la mar, el viento ó la tempestad, por ser de la obligacion de los capitanes ponerlas debajo de escotilla, en cuyo caso, si el daño de ello resultare á sus dueños, recaerá sobre dichos capitanes (5). Quinto. El menoscabo ó pérdida de velas, jarcias ó mástiles que rompiere la tempestad, y los cables y anclas que estando fondeado el buque faltaren por la misma causa; entendiéndose que este daño ha de ser á cargo del dueño ó propietario del buque (6). Sexto. El importe del flete que se pagare á una embarcacion por llevar mercaderías de un buque perdido al lugar de su destino: lo cual debe pagarse por el capitan de dicho buque, cobrando por su parte el flete primitivo de las mercaderías conducidas (7). Sétimo. El daño que por incendio accidental recibiere un buque y su carga (8). Octavo. La extraccion ó robo violento de cualesquiera efectos que sacaren de un buque mercante, un buque de guerra, corsario ó pirata, sin intervenir ajuste ó convenio alguno del capitan ni de la tripulacion (1). Noveno. El daño ó rompimiento que se causaren dos buques golpeándose uno con otro por encuentro ó tropiezo accidental, así en mar como en puertos ó surgideros, ya por romperse las armas, ya por fuerza del temporal ú otro accidente fortuito: en cuyo caso, cada cual de los interesados debe sobrellevar el daño que respectivamente hubieren sufrido sus mercaderías; pero si alguno por negligencia ó malicia fuere causante de dicho daño, este deberá pagar todos los perjuicios ocasionados (2).

304. Avería gruesa ó comun es la que se origina ó proviene de los medios que se emplean para librar al buque y su carga de naufragio, como cuando se arrojan á la mar algunos efectos, ó cuando se abandonan y cortan anclas, cables, mástiles, cordajes, velas y otros cualesquiera aparejos de la embarcacion (3). Llámase esta tambien avería comun, porque contribuyendo las mercaderías ilesas igualmente que las dañadas al resarcimiento del daño en proporcion, por haberse causado este con el objeto de

(1) Ords. de Bilb., cap. 20, n. 25.
(2) Idem, n. 26.
(3) Dicho cap. n. 27.
(4) Idem, n. 28.
(5) Dicho cap. 20, n. 29. Strac. De navib. part. 3, in tot. Kuricke ad jud. hanseat, tit. 8. art. 4, y 9, art. 2. Vinius, ad legum 2, § 7, ff. De lege, Rhod. Lubeck, De avariis, cap. 3, n. 4 y cap. n. 5.
(6) Roc. de navib. not. 59. Casareg, De comm. disc. 46, n. 1, y disc. 121, n. 3. Ord. de Bilb., dicho cap. n. 30. L. 4, vers. Mas si acaeciese, tit. 9, part. 5.
(7) Dicho cap. de las Ords. de Bilb., n. 31.
(8) Idem, n. 32.

(1) L. 2, ff. De leg. Rhod. Casareg, De comm. disc. 45, n. 7. Ords. de Bilb., en dicho cap., n. 33. L. 12, vers. Mas si por aventura, tit. 9, part. 5.
(2) L. 29, § 2 y 4, ff. ad leg. Aquil Stypmann jus marit., part. 4, cap. 19, n. 17, Ords. de Bilb., cap. cit., n. 34. L. 14, tit. 15, part. 7. Si hay duda en estos casos, dice el Cód. franc., art. 407, sobre si el encuentro fué casual ó en el buque de que provino, se sufrirán los gastos en comun, y á proporciones iguales, por las naves que le han sufrido y causado. Ademas de los daños causados que se consideran como averías simples, las Ords. de Bilb. en los art. 35 y 36 del mismo cap. cuentan por tales las dos siguientes, que son, por decirlo así, peculiares de aquel puerto; pero que pueden tener aplicacion á otros, á saber: Primero. Cualquier daño que acontezca á las mercaderías despues de desembarcadas, en Olaveage ú otra parte de aquella ria, de los navíos á las gabarras para llevarla á los muelles de aquella villa, ya sea por irse á pique dichas gabarras, ya por otro cualquier accidente, en cuyo caso tendrán los dueños de las mercaderías recurso contra quien haya lugar. Segundo. Igualmente se considera por avería simple, cualquier daño ó rompimiento y avería que reciba una embarcacion con mercaderías recurso contra quien haya lugar. Segundo. Igualmente se considera por avería simple, cualquier daño ó rompimiento y avería que reciba una embarcacion con mercaderías que llevare por dicha ria de descarga de navío, encontrando y dando contra alguna uña de ancla. Cuando en semejante caso se reconociere estar la tal sin su boya en la forma debida, el dueño de ella estará obligado al pago de dicho rompimiento y daño.
(3) Dichas Ords. en el mismo cap., n. 8. Art. 939, Cód. esp.

salvar la propiedad de todos, y así es justo que la contribucion sea general (1). Las echazones á la mar, dice la ley 10, tít. 39, lib. 9, R. I., hechas en beneficio de todos, y descargas y alijos de la nao, para montar los bajos en el rio de Sevilla y otras partes, y los demas riesgos comunes que hubiere, sean y se entiendan avería gruesa, y que lo han de pagar la nao, fletes y mercaderías que en ella fueren, con tal que haya sido la ocasion forzosa y sin culpa del maestre.

305. Se tiene por avería gruesa: 1. El ajuste que en un buque mercante, contratándose con algun corsario, hiciere por rescatarse, ya pagándole en dinero, ya entregándole mercaderías de la carga (2). Asimismo cuando en tales lances se viese obligado el capitan á pasar á bordo algunos de sus marineros por via de rehenes, los gastos que estos hicieren hasta regresar á sus casas, y los sueldos devengados, si los ganaren, se reputarán por avería gruesa (3). 2. Tambien se tendrán por tal, si hallándose un capitan en surgidero, radas ó bahía, esperando ocasion de salida de algun convoy con el cual debe navegar, por este motivo, por mucho oleaje ó por otra causa legítima, no pudiere al salir levar el ancla á tiempo, largar el chicote por mano (4). 3. La pérdida del cable y ancla que el capitan hallándose abra, se viese precisado á largar para entrar en alguna ria, bien entendido, que si despues se pudiere recuperar dicha ancla y cable, solamente se tendrán por avería gruesa los gastos que en estos casos se hicieren (5). 4. El daño que padecieren las mercaderías cuando en fuerza de grandes mares se hallare la embarcacion tan cargada de agua, que para echarla fuera se vea precisado el capitan á hacer algunos agujeros, de los que resulte perjuicio (1).

306. El daño originado de echazon que se haga fuera del temporal, ú otro peligro inminente de alguna parte de la carga (2). 6. Si para entrar en algun puerto se viere precisado el capitan á trasbordar á otro buque parte de la carga para aligerar el otro, y aquel se perdiese, el valor de los efectos perdidos en él entrará en la avería gruesa, la que pagarán los efectos salvados en el buque alijado, cuyo valor y fletes estarán tambien á la prorata de ella. Por el contrário, si se salvare la embarcacion á la cual se trasbordaron los efectos, y el buque alijado se perdiere, no deberá lo salvado contribuir á la avería gruesa, y sí solo á los cortos gastos del fletamento del barco salvado, y el flete correspondiente al buque perdido. Ultimamente, si se perdieren ambos buques y se salvaren despues algunos efectos, no deberán estos pagar el daño de los que se perdieren, por no haber tenido efecto el motivo por que se hizo la traslacion (3). 7. Lo que se gastare en lanchas ó de otro modo para hacer flotar el buque, si por accidente varare con su carga en la costa (4). 8. Si echadas al mar algunas mercaderías para salvar otras, se perdiese, no obstante, el buque en la costa, lo que pudiere salvarse ó recogerse de las últimas deberá contribuir á pagar el valor de lo arrojado, entrando tambien en avería el daño y gastos que hubiere tenido lo salvado (5). 9. Tambien se tendrá por avería gruesa el gasto causado en curacion de heridas que se hayan hecho á la tripulacion defendiendo contra piratas ó corsarios el buque y la carga; y asimismo lo que en caso de muerte de algunos y salvamento

(1) L. 3, tit. 9, part. 5.
(2) L. 12 id. id.
(3) L. 2, § 3, ff. De leg. Rhod. Loccen. De jur. marit., lib. 2, cap. 8, n. 5. Casareg. disc. 46, ns. 22, 25 y 73. Ords. de Bilb., dicho cap. n. 9.
(4) Argum., leg. 27, § ff. Locati. Casareg, De comm., disc. 46, n. 9 y sigs. Ords. de Bilb. en dicho cap., n. 10.
(5) Dichas Ords. de Bilb. en el mismo cap. n. 11.

(1) Idem, n. 12
(2) Casareg, de comm., disc. 121, n. 3. Ords. de Bilb. en dicho cap. n. 13, LL. 3, tít. 9, part. 5; 10, tit. 10, lib. 7, R., ó 2, tít. 8, lib. 9, N., y 2, tit. 25, lib. 4, F. R.
(3) Guid. de la mer, cap. 5, art. 28. Dichas Ords. en el mismo cap. n. 14. LL. 8, tít. 9, part. 5, y 21, tít. 38, lib. 9, R. I.
(4) El cit. cap. de dichas Ords., n. 15. L. 6, id. id.
(5) Dichas Ords. y cap. cit. n. 16.

del buque, se diere á su viuda é hijos (1). 10. Los sueldos y mantenimientos de la tripulacion de un buque detenido ó embargado en un puerto por el soberano de aquella region, en el caso de estar ajustado por meses el fletamento, cesando la obligacion de pagar este último desde el dia de la detencion ó embargo hasta el de su libertad, desde el cual deberá correr y continuarse (2). Pero si el fletamento no fuere ajustado por meses, sino por un tanto, y sobreviniere el embargo, no deberán estar en avería gruesa dichos sueldos y alimentos, pues han de ser á cargo del dueño ó capitan del buque (3). 11. Si por temor de enemigos ó por otro accidente inevitable se viere precisado el buque, miéntras está navegando, á arribar á algun puerto, ó abrigarse bajo el cañon de su fortaleza, los gastos hechos durante esta navegacion forzosa, se contarán por avería gruesa (4). Lo mismo será sí el capitan necesitare dinero para dichos gastos, y por no hallarlo tuviese que vender algunas mercaderías á precios ínfimos, acreditándolo despues con documentos justificativos. Esta avería gruesa se regula sueldo á libra por buque y carga, rebajando lo que constare haberse empleado en compra de alimento, paga de sueldos ú otra cosa particular de dicho buque y su tripulacion, porque esto debe estimarse por avería simple de cuenta y cargo del capitan (5). 12. Si en algun puerto se manifestase incendio en un buque, y para salvar del fuego á los inmediatos se echase aquel á pique, deberán los salvados contribuir á la paga del destruido, á prorata entre aquellos y este, por el beneficio que recibieron con la destruccion del incendiado (6). 13. Tambien se tendrán por avería gruesa los daños ocasionados al buque y su carga, cuando por haber varado aquel en la costa ó en el puerto de su destino, fuere necesario para su descarga hacer algun rompimiento, á causa de no poder ejecutarse esta cómodamente por la escotilla. Pero si por ella se hiciese la descarga, aunque despues por algun accidente se quebrante ó pierda dicho buque, este daño se reputará como avería simple, por ser de cuenta del capitan sin dependencia de las mercaderías, pagándosele por estas su flete debido, con el descuento del coste que tuvieren las embarcaciones en que se condujeren dichas mercaderías al embarcadero de su destino (1). Si en el caso de que estamos tratando, no pudiere sacarse el todo de la carga, sino parte de ella, perdiéndose lo demas, los dueños de las mercaderías así sacadas, las podrán recoger por sí por sus números y marcas, pagando los gastos que les correspondan, sin dependencia ni saneamiento de las que se hubieren perdido (2). 14. Se tendrán tambien por avería gruesa, el mástil cortado y arrojado á la mar; como asimismo las anclas, velas ú otros cualesquier aparejos de la nave, para salvarla de la tempestad (3). 15. El daño causado por hacer fuerza la vela á causa de tempestad, persecucion de enemigos ó piratas (4); como tambien si por estas causas abandonasen anclas y otros efectos de la nave (5). 16. La mudanza de rumbo ejecutada por un buque para evitar un escollo, enemigo ú otro peligro inminente (6). 17. Los gastos hechos para recuperar la

(1) Targa, Pond. marit., cap. 85, n. 7.
(2) Dichas Ords. en el mismo cap., n. 17.
(3) Dichas Ords. y cap. cit., n. 18, id. n. 19.
(4) Pothier Trait. des avaries, tom. 2, n. 151. Vallin al art. 8 de la Ord. de Franc. Targa, Pond. marit., cap. 60. Casareg. De comm., disc. 19, ns. 42, 46 y 58 Ords. de Bilb. en dicho cap., n. 20.
(5) Dichas Ords. en el citado cap. y n.
(6) Idem. n. 21. Véase la ley 12, tít. 15, part. 7, y á López en ella, glos. 3 de la 20, tít. 32, part. 3, y á Acevedo en la ley 10, tít. 10, lib. 7, R.
(1) Ord. de Bilb. en dicho cap. n. 22.
(2) Idem n. 33.
(3) Ley 2, § 1 y 5, ff. De leg. Rhod. Guid. de la mer, cap. 5, art. 21, Ord. de Franc. art. 6, de dicho tít. Du jet ley 4, tít. 9, part. 5.
(4) Ley 2 y 3, ff. De leg. Rhod. Ord. de Franc. art. 1 y 5, tit. Du jet. Guid. de la mer cap. 5, art. 21. Ord. de Franc. art. 1 y 5, tít. Dujet. Guid. de la mer cap. 5, art. 21, Targ. pond. marit. cap. 76.
(5) Ord. de Franc. art. 6, tít. Des avaries, art. 1, tít. Du jet. Targa pond. marit. cap. 77, n. 6. Casareg. disc. 46, n. 28.
(6) Strac. De assecur. gl. 14, n. 3, Santeru. De assecur. part. 3, n. 52. Casareg. De comm. disc. 1, n. 69.

la nave abandonada por el capitan y marineros, por temor bien fundado, y no pánico, de caer en esclavitud ó enemigos, ú otro peligro semejante (1). Infiérese de esto, que si el capitan, por libertarse del indicado riesgo, practicase cualesquiera operaciones voluntarias, pero precisas, de que se siguiese daño á las mercaderías, resultando al mismo tiempo á estas la utilidad de libertarlas del riesgo, será tal daño contado por avería gruesa; puesto que segun la jurisprudencia universal, la contribucion debe siempre tener lugar por los daños ocasionados *ab nostra*, esto es, voluntariamente por la gente de la nave, á fin de conservar el todo (2). Pero si el daño viniese de fuerza, ó como suele decirse, *ab extra*, esto es, porfuerza de tempestad ó del cañon enemigo, será solamente avería simple, por ser el daño efecto de un mero caso fortuito.

307. En caso que hallándose algun capitan ó maestre en la mar con temporal tan recio, que se reconozca no poder aguantar, y que para salvar vidas y nave, le sea preciso hacer echazon de algunos efectos; elegirá primeramente para ello la artillería, si la llevaren, y las mercaderías que tuvieren entre cubiertas, de menor valor y de mas peso y volúmen, atendiendo siempre á la conservacion de lo mas preciso; y en este caso hará se tome razon individual de lo que se echare, con sus marcas y números, en el libro de sobordo (3), habiendo precedido para esta resolucion el ditámen y acuerdo de sus oficiales (4). La ley 34, título 24, lib. 9, R. I., sobre este punto manda á los capitanes ó maestres, que si por tempestad ó tiempo forzoso hubiese *necesidad notoria* de hacer alguna echazon para salvar la nave, gentes y marineros que en ella viniesen, ántes que se haga, junten los pasajeros y marineros, y así juntos, acuerden si es conveniente y necesaria la echazon; y habiendose acordado por la mayoría que se debe hacer, lo asiente el escribano de la nao, poniendo los votos de cada uno, y dé fe del acuerdo y consentimiento que para esto hubo; y el dicho escribano dé fe de todas las cosas que se echaren al mar, viéndolas por su vista de ojos y asentando la cantidad y calidad de cada cosa, declarando lo que estaba encima y debajo de cubierta; añadiendo que en este tiempo no se eche al mar la artillería, ni jarcia, ni otra ninguna municion de la nave que peligrare. Llegando el navío al puerto de su destino con la carga que le hubiere quedado, no podrá capitan ni maestre alguno, contramaestre ni piloto, marinero ni otro de los que vinieren á bordo, manifestar por ningun motivo, la razon ó memoria de los efectos arrojados ó echados, hasta su debido tiempo. Si ántes de llegar al puerto de su

(1) Targ. pond. marit. cap. 60, n. 7.
(2) Cleriac. aux jugem. d' Oleron. art. 9, n. 5. Casareg. De comm. disc. 121, n. 3, art. 936, Cód. esp.
(3) Véanse las leyes 1 y 14, tít. 9, part. 5.
(4) Art. 45, cap. 24. Ord. de Bilb. Véase á Sala digest. tom. hisp. lib. 14, tít. 2, n. 16, y gl. 1. El Cód. esp. (arts. 938, 939 y 940) ordena, que el capitan no puede resolver por sí solo los daños y gastos que pertenecen á la clase de averías comunes, sino que debe consultar á los oficiales de la nave y á los cargadores que se hallen presentes ó sus sobrecargos. Si estos se opusieren á las medidas que el capitan con su segundo, si lo tuviese, y el piloto hallare necesarias para salvar la nave, podrá el capitan proceder á ejecutarlas bajo su responsabilidad, no obstante la contradiccion; salvo el derecho de los perjudicados para deducirlo á su tiempo en el tribunal competente contra el capitan que en estos casos hubiere procedido con dolo, ignorancia ó descuido. Cuando hallándose presentes los cargadores no sean consultados para la resolucion que previene el artículo antecedente, quedarán exonerados de contribuir á la avería comun, recayendo sobre el capitan la parte que á estos correspondiere satisfacer; á ménos que por la urgencia del caso hubiere faltado al capitan tiempo y ocasion para explorar la voluntad de los cargadores ántes de tomar por sí disposicion alguna. La resolucion adoptada para sufragar los daños ó gastos de las averías comunes, se extenderá en el libro de la nave, con expresion de las razones que la motivaron; de los votos que se hubieren dado en contrario y los fundamentos que hubieren expuesto los votantes. Esta acta se firmará por todos los concurrentes que sepan hacerlo, y se extenderá ántes de procederse á la ejecucion de lo resuelto, si hubiere tiempo para ello; y en el caso de no haberlo, en el primer momento en que pueda verificarse. El capitan entregará copia de la deliberacion á la autoridad judicial en negocios de comercio del primer puerto donde arribe, afirmando bajo juramento que los hechos contenidos en ella son ciertos. El Cód. Franc. art. 410 dispone igualmente que si en estos casos se halla diversidad de dictámenes, se siga el del capitan y de los principales de la tripulacion. Y en efecto, la ciencia y práctica de la navegacion, que debemos suponer en estos, así como el afecto á los bienes que hay lugar á presumir aun en los interesados del cargamento, y que los hará remitir á pérdida, es motivo muy suficiente para que en caso de discordia prevalezca el dictámen del capitan y oficiales, bajo la responsabilidad que sabiamente establece el Código español, y que salva cuando interviniere dolo, ignorancia ó descuido, los derechos de los cargadores.

destino el navío á quien haya acontecido la desgracia sobredicha, entrare en otro por precision, deberán hacer los capitanes ó contramaestres, ante la justicia de él, *su protesta contra el mar* (1), que revalidará en el de su destino luego que llegue el uno y otro instrumento, declarando haberles sido preciso la echazon; pero omitiendo en las declaraciones y demas justificaciones que hicieren la distincion de las mercaderías arrojadas, sus números y marcas, porque esto lo deberán reservar hasta su tiempo, que será, cuando conformándoselos interesados entre sí y ántes de hacer la descarga, fuere mandado judicialmente que lo declare; y entónces lo harán, y escribirán en el libro de sobordo, donde lo deberán traer puesto y sentado con toda expresion é individualidad. En la misma conformidad observarán lo prevenido, en el caso que durante la navegacion les quitare algun corsario ó pirata efectos ó mercaderías sea con convenio ó sin él, lo cual tambien anotáran en el libro de sobordo, para los mismos efectos. Si por algun accidente se viere cualquier capitan en la precision de entregar al corsario ó pirata algunos efectos ó mercaderías de su cargazon, y que reconozca quieren llevar algunos fardos que considere de mucho valor, será de su obligacion procurar contratarlos con algunos otros de ménos estimacion; y en este caso tampoco podrá en sus protestas declarar distincion alguna de los que hayan sido dados ó quitados hasta el mismo tiempo que ántes queda prevenido: anotando siempre por menor en su libro de sobordo lo en esta razon sucedido, para que conste, y que segun ello se pueda declarar la avería á que corresponda, y arreglarse cuando llegue el caso (1).

Acerca del modo de contar y arreglar la avería gruesa, previenen las Ordenanzas de Bilbao lo siguiente: Siempre que hubiere tal avería gruesa, se ha de contar y ajustar entrando el valor del buque (2), sus aparejos y mitad de fletes; todo lo que dieren los pasajeros, si los hubiere; el importe de las mercaderías, perlas, piedras preciosas, oro, plata ó moneda, y los demas efectos que tenga la nave (3). Para la liquidacion de todo se tasará el buque por peritos nombrados por los interesados ó de oficio en rebeldía (4). Las mercaderías y demas efectos de la carga, se regularán á la voluntad de la mayor parte de los intereses en cantidad, ya sea por el valor que contengan las facturas; ya si el capitan no se conformare con esto, tasándose tambien dichas

(1) Si algun capitan, dice el art. 62, cap. 24, Ord. de Bilb., hubiere padecido en la mar recio temporal y considerable daño y avería en su carga, la protesta que hubiere de hacer contra el mar y sus accidentes, la ejecutará durante veinticuatro horas de como arribare á cualquiera puerto; y llegando despues al de su destino, la ratificará en él dentro de otras veinticuatro horas de su llegada, y ántes de abrir escotilla judicialmente y con toda justificacion, realidad y verdad; y lo hará saber luego á los interesados en la carga ¡para que les conste, y demas efectos que puedan convenir, observando siempre lo que queda prevenido acerca de omitir lo que se hubiere echado al mar. Ley 14, tít. 9, part. 5.

(1) Arts. 46, 47, 48 y 49, cap. 24, Ord. de Bilb.

(2) La razon es, *porque no tan solamente estuersen las mercaderías é las cosas que fincan en los navíos por razon de tal echamento... mas aun estuersen porende los navíos porque si aliviados non fueren, podria acaecer que se perderian*. Ley 3, tít. 9, part. 5.

(3) Ord. de Bilb. cap. 21, n. 1. ¿Y los vestidos de los pasajeros deberán contarse y contribuir en la avería? El jurisconsulto Paulo en la ley 2, § 2, ff. De leg. rhodia de jactu, se decide por la afirmativa, cuya opinion sigue Sala (Dig. rom. hisp. tít. cit. n. 7), dando por razon que en nuestras leyes solo se exceptúan de ella á la persona del hombre por ser inestimable. Sin embargo, nosotros creemos que no debe considerarse en la avería los vestidos y demas adornos de los pasajeros para hacer la prorota, exceptuando aquellas cosas que sean de valor, como oro, plata, piedras preciosas, etc., lo que podrá fundarse en la ley 10, tít. 10, lib. 7. R. ó 2, tít. 8, lib. 9, N., que dice que los que no trajeren en el navío *sino sus cuerpos* (no pueden suponer que vengan desnudos) *no sean tenidos de dar cosa alguna*. Segun el Cód. esp. (arts. 658 y 959), no contribuyen á la avería gruesa las municiones de guerra y boca de la nave en lo que concuerda con la citada ley romana; ni las ropas y vestidos de uso del capitan, oficiales y equipaje qne hubiere ya servido. Se exceptúa tambien de dicha contribucion las ropas y vestidos del mismo género pertenecientes á los cargadores, sobrecargadores y pasajeros que se hallen á bordo de la nave en cuanto no exceda el valor de los efectos de esta especie que cada uno corresponda del que se dé á los de igual clase que el capitan salve de la contribucion. Y si alguno de los pasajeros trajere consigo papeles ó documentos en que fundaren derechos ó pretensiones, y cuya pérdida por lo mismo le ocasionaria perjuicio, ¿deberán ser tenidos en cuenta en la avería? juzgamos que si: *caen tal razon como esta*, dice la ley 3, tít. 9, part. 5, *non deven ser las cosas asmadas nin apreciadas segun las pesaduras é la liviandad de ellas, mas segun la quantya que valieren*, por lo mismo deberá tomarse en consideracion lo que interesare á su dueño la conservacion ó pérdida de los papeles salvados, y con atencion á todo, asignarse su contribucion.

(4) Dichas Ordenanzas en el mismo cap. n. 2.

mercaderías; de suerte, que nunca se haga esta cuenta ni regulacion por fletes, ni en otra forma que por su valor, á ménos de convenir en ello los interesados y el capitan, sin que nadie lo resista (1). Si se hubiere de hacer la tasacion, será dando las mercaderías al precio corriente en el puerto de su destino en aquel tiempo, y segun el estado que tuvieren y su calidad (2).

308. Para averiguar el número, calidad y cantidad de las mercaderías arrojadas por echazon al mar ó robadas por piratas, que hayan de entrar en dicha avería gruesa, se ha de estar á la razon que diere de ellas con justificacion legítima el capitan, y su valor se regulará por las facturas y conocimientos, dándoles sobre ellas el que tendrian en el puerto de su destino, si hubiesen llegado bien tratadas y acondicionadas (3). Si reconociere no haberse expresado en la factura la cantidad y valor de algunas mercaderías, resultando ser de mayor estimacion que la que se les dió en ellas, se extenderá (siendo de las salvadas) á su legítimo valor, y se regularán segun él; y si fueren de las perdidas, solo se les dará el que constare de las mismas facturas (4).

309. Si hubiere en el buque algunas mercaderías no comprendidas en el conocimiento, y fueren echadas al mar ó robadas por piratas, no se hará cuenta de ellas ni entrarán en la regulacion; pero si no hubieren sido arrojadas ni robadas, y llegaren al puerto, contribuirán como las demas salvadas (5).

310. Cuando por rescate de apresamiento resultase la avería gruesa, entrarán tambien á la contribucion de ella los sueldos de capitan y marineros: entendiéndose, que si el apresamiento se hizo navegando desde el puerto de la salida, deberán contarse los sueldos ganados hasta el dia del rescate; y si hubiere acontecido de vuelta desde otro punto para el referido, se contará desde que en este se comenzaren á ganar hasta el dia tambien del rescate (1).

Si la avería gruesa se originase de cortadura de palos, perdida de velas, cables y otras cosas de los aparejos del buque que deban entrar en ella, se estimarán segun lo que valian al tiempo en que se cortaron, rompieron ó abandonaron, á juicio y averiguacion jurídica (2).

311. Despues de liquidado y sabido el valor del buque, carga y lo demas que queda prevenido, se repartirá la avería gruesa prorateada á sueldo libra entre los interesados de uno y otro respectivamente (3).

312. En el derecho romano no habia accion especial para lograr el repartimiento de la avería, sino que los que habian sufrido daño de ella, intentaban la de locacion contra el capitan para que los indemnizara; el cual, ó reconvenia por la de conduccion, ó á los cargadores para que se dividiese la pérdida proporcionalmente, ó les retenia sus mercaderías hasta que lo verificasen, ó cedia á los demandantes los derechos que le competian contra aquellos (4). Nuestras leyes nada han establecido sobre ese punto; y por lo mismo creemos que podrá seguirse lo dispuesto por las romanas, que se han admitido en el Código español (5); y que ademas está fundado en la razon; pues como advierte Antonio Fabro (6), entre los dueños de las mercaderías perdidas y los de las salvadas, no interviene ningun contrato, delito ó cuasi, y por otra parte como al capitan toca juzgar de la necesidad de la echazon y mandarla ejecutar, él solo debe

(1) Idem n. 3.
(2) Idem n. 4.
(3) Dicho cap. de las mismas Ord. n. 5.
(4) Idem n. 6.
(5) Idem. n. 7.

(4) Idem n. 8.
(2) Idem n. 9.
(3) Idem n. 10.
(4) L. 2, ff. De Leg. Rhod. de jactre. Sala Dig. rom. hisp. lib. 14, tít. 2, n. 9, Heineccio in. 3, part. Pandect. § 150.
(5) Arts. 962, 963 y 964. Véase la ley 20, tít. 38, lib. 9, R. 1.
(6) En la cit. ley 2.

ser el inmediato responsable de ellas. Esta accion es emanada de las circunstancias de la cosa (*in rem scripta*), y por lo mismo no se debe exigir se haga colacion mas que de las cosas que se hallaren y salvaren (1). Si alguno de los cargadores se hiciere insolvente, porque consumió sus efectos, ó porque con anterioridad estaban estos obligados á otros, no queda el capitan responsable por su parte, porque no tiene obligacion de examinar las fortunas de aquellos (2); á no ser que haya sido moroso ó negligente en hacer efectivo el repartimiento (3). Para que sea admisible la demanda de avería segun los Códigos español (4) y frances (5), es necessario que el importe de esta exceda de la centésima parte del valor comun de la nave y su cargamento; lo cual se funda en que siendo menor su importe, si se admitiese, vendria á emplearse en las costas una cantidad mayor que la indemnizacion que se pretendia; en cuyo caso es claro que ninguno tendrá interes en demandar ni en defenderse (6).

313. El reconocimiento y liquidacion de la avería y su importe se verificará por peritos, á propuesta de los interesados y sus represententes, ó bien de oficio, si estos no lo hiciesen, nombrará el juez del puerto de la descarga. Los peritos aceptarán el nombramiento, y prestarán el juramento de desempeñar fiel y legalmente su cargo. La cantidad á que segun la regulacion de los peritos ascienda la avería gruesa, se repartirá proporcionalmente entre todos los contribuyentes por la persona que nombre al intento el tribunal que conozca de la liquidacion de la avería; pero el repartimiento de esta no será ejecutivo hasta que lo apruebe el juez que conozca de su liquidacion, y este procederá para darla con audiencia instructiva de los interesados presentes, ó sus legítimos representantes (1). Si despues de la reparticion de efectos arrojados á la mar se recobraren por los propietarios, estarán obligados á volver al capitan y á los interesados, lo que han recibido en la contribucion, deduciéndose los perjuicios causados por la echazon y los gastos de recobrarlos (2).

314. Por avería ordinaria se entiende todos aquellos gastos menudos que hacen y causan los capitanes ó maestres de los buques, durante un viaje, ya en los puertos en que arriban por la fuerza del temporal, ya en los de su destino para la descarga, ya hasta la total conclusion de ella, á saber: en los pilotajes de costas y de puertos, lanchas, derechos de bólesa de piloto major, atoajes de que se valieren, anclaje, visita, fletes de gabarras y descargas hasta ponerla en el muelle (3). Por estos gastos se pagará lo que se haya expresado en los conocimientos; y habiéndose omitido en ellos, se deberá arreglar á razon del diez por ciento del valor de los fletes (4).

315. Cobrándose del modo referido por los capitanes ó maestres de los buques, no podrán bajo pretexto alguno pretender otra cosa por razon de dicha avería ordinaria (5) Y si sucediere que por razon de temporal ú otro accidente, no pudiendo el buque entrar en algun puerto, se pusiese á la boca de otro para guarecerse, y acudiesen las lanchas para salvar las cargas, exigiendo por ello una cantitad excesiva; en tales casos

(1) L. 6, tít. 9, part. 5, y en ella López, gl. 2.
(2) Cit. ley 2, § 6. Sala, lug. cit. El Cód. franc. art. 428, en todos los casos de avería gruesa, concede privilegio al capitan y su tripulacion, sobre las mercancías ó las cantidades que provengan de ellas, por el importe de la contribucion; lo cual parece muy conforme al espíritu de las leyes 26, 28 y 29, tít. 13, part. 5.
(3) Art. 962, Cód. esp.
(4) Art. 965.
(5) Art. 408.
(6) Maret. en los Motivos del estado, art. del Cód. franc.

(1) Arts. 946, 947 y 961, Cód, esp. Véase la ley 14, tít. 9, part. 5.
(2) Art. 429, Cód. franc. López, en la gl. 4 de la ley 6, tít. 9, part. 5, Ord. de Bilb. cap. 20, art. 11.
(3) Cap. 20 de dichas Ord., n. 1.
(4) Idem n. 5.
(5) Idem n. 6.

extraordinarios los jueces regularán lo que de ordinario se paga á las lanchas por entradas en tiempo de bonanza, aplicándolo como avería simple solamente al buque; y el exceso hasta la cantitad que se pagare por causa de temporal, será avería gruesa, que se repartirá segun el modo ya dicho; en la inteligencia de que para la averiguacion de todo, deberán traer los capitanes las certificaciones y demas recados justificativos que sean conducentes (1).

(1) Idem n. 7. En el Cód. franc., art. 406 esté declarado que los gastos menudos de lemanajes, atoajes, etc., *no son averías, sino simples gastos á cuenta de la nave.* La razon es, dice Maret, porque es evidente por la naturaleza de las cosas que no se trata sino de gastos de navegacion, que pueden haberse calculado de antemano, y que por consiguiente no son averías; que si se trata de gastos extraordinarios, es mas sencillo cargarlos sobre el importe del flete, porque allí es su lugar. El Cód. esp. art. 932, dispone, que las averías ordinarias sean de cuenta del naviero fletante, y deben satisfacerse por el capitan abandonándosele la indemnizacion que se hubiere pactado en la póliza de fletamento ó en los conocimientos: si no se hubiere pactado indemnizacion especial y determinada por estas averías, se entienden comprendidas en el precio de los fletes, y no tendrá derecho el naviero á reclamar cantidad alguna por ellas.

SUMARIO AL § XIII.

De los seguros y sus pólizas.

316. Definicion del contrato de seguro.
317. El asegurado no debe proponerse por fin principal de la estipulacion el lucro, sino indemnizacion del daño.
318. El seguro es un contrato de buena fe, y consecuencias que de esto se siguen.
319. ¿Cuándo se entiende cometido dolo ó fraude en el contrato del seguro?
320. La accion que nace del contrato de seguro, es de aquellas que en derecho se llaman *stricti juris*, y por tanto jamas debe extenderse este contrato de un caso á otro.
321. El contrato de seguro es de los que se llaman consensuales.
322. De las cosas esenciales de este contrato.
323. Del instrumento por el que se prueba el convenio de los contrayentes, llamado *póliza de seguro*, y requisitos que debe tener.
324. De la póiiza condicional.
325. ¿Qué circunstancias deberán expresarse en la póliza, cuando el cargador, capitan ó sobrecargo, quisieren asegurar el valor de su buque ó cargamento, yendo sin destino determiuado á venderle donde mejor le parezca?
326. Cuando et asegurado tiene compañía con otros, deberá expresarse en la póliza si el seguro se hace por su cuenta ó de la compañía, y lo mismo deberán practicar por su parte los aseguradores.
327. ¿Qué circunstancias deberán expresarse en la póliza cuando se hiciere seguro de embarcacion ó mercaderías de viaje redondo de ida, estada y vuelta?
328. En la poliza que se hiciere sobre seguro de alguna embarcacion, debe expresarse el valor de esta.
329. Tendrán fuerza obligatoria las cláusulas derogatorias ó modificaciones que el asegurador ponga en la en la póliza, si todos los interesados la firmaren.
330. Si el que hace asegurar no designa en la póliza por cuenta de quién procede, deberá presumirse que lo hace por sí mismo en calidad de propietario.
331. Cuando el asegurado simulase ó encubriere su nombre en fraude los acreedores, será nulo el seguro.
332. La mudanza del nombre del buque ó del capitan mencionados en la póliza de seguro, no anula el contrato, con tal que esto se haga legalmente y en utilidad del cargamento, sin causar perjuicio á los interesados.
333. En la póliza debe expresarse la verdadera calidad de la cosa asegurada.
334. La póliza es un documeuto justificativo del contrato; pero no es de esencia del mismo.