

cumplimiento de su deber, de tal suerte, entendemos nosotros, que si averiado todo ó parte del cargamento no procede á pedir autorización para su venta, se hace responsable del daño, del mismo modo que si vendiera géneros sin autorización ni justificación de la venta.»

«Art. 900.— El capitán responderá de los perjuicios que cause su dilación si cesando el motivo que dió lugar á la arribada forzosa no continuase el viaje. Si el motivo de la arribada hubiere sido el temor de enemigos, corsarios ó piratas, precederán á la salida deliberación y acuerdo en junta de oficiales del buque é interesados con la carga que se hallaren presentes, en conformidad con lo dispuesto en el art. 894.»

Dicen los comentadores:

«La arribada obedece, ó al temor de un peligro probable que exista, ó á la necesidad de reparar un daño cierto y positivo; y cesando el uno y practicado lo otro, la dilación es perjudicial para el naviero ó fletante y para los cargadores.»

DE LOS ABORDAJES

«Art. 901.— Si un buque abordase á otro por culpa, negligencia ó impericia del capitán, piloto ú otro cualquiera individuo de la dotación, el naviero del buque abordador indemnizará los daños y perjuicios ocurridos, previa tasación pericial.

Art. 902.— Si el abordaje fuere imputable á ambos buques, cada uno de ellos soportará su propio daño y ambos responderán solidariamente de los daños y perjuicios causados en sus cargos.

Art. 903.— La disposición del artículo anterior es aplicable al caso en que no pueda determinarse cuál de los dos buques ha sido causante del abordaje.»

Dicen los comentadores:

«Ocupándose de éstos (los abordajes) la exposición de motivos del Código de 1882, dice:

«Uno de los accidentes marítimos que suelen ocasionar daños de más consideración, es el que sobreviene, á consecuencia de un choque de una embarcación con otra, y que en el tecnicismo náutico se llama *abordaje*. Pero el Código actual es tan deficiente en este punto, que sólo contiene una disposición, reducida á declarar que el daño sufrido por este siniestro, siendo casual ó inevitable, se considera avería simple, y siendo culpable alguno de los capitanes, recae la responsabilidad sobre el que de ellos hubiere causado el perjuicio.

«Sin dejar de reconocer la justicia que encierra esta doctrina, es evidente que su laconismo abre ancho campo á la duda, cuando se trata de su aplicación á los diversos casos que pueden presentarse en la práctica, pues queda fuera de las disposiciones del Código la responsabilidad del abordaje, cuando no puede averiguarse ó justificarse la causa que lo motivó, ó cuando ocurriera por culpa ó negligencia de los capitanes de ambos buques; notándose, además, la falta de reglas que sirvan de criterio al Tribunal para decidir cuándo debe presumirse casual ó inevitable y cuándo es imputable al capitán de uno de los buques.

«El proyecto ha procurado llenar estos vacíos, inspirándose en los principios de la equidad y en las reglas introducidas por la costumbre de los principales pueblos marítimos, los cuales eleva á la categoría de preceptos legales, enriqueciendo esta parte de nuestra legislación marítima.»

Prescindiendo de la cuestión de etimología (1) en

(1) «D. Carpentier, dans son supplément à du Cange, cite d'après un texte de 1480, quelques exemples des mots *abordare*, *abordatio*. Cependant, d'après Jacques Tahureau, mort en 1555, le mot *aborder*, nouvellement employé de son temps, nous venait, de l'italien *abbordare*. Le verbe *aborder* quelle qu'en soit l'origine, a plusieurs acceptions. *Aborder*, c'est, dans un premier sens «arriver à bord, prendre terre»: de là le mot «abordement» dont on s'est servi, comme quelquefois d'«abord», pour exprimer la action de toucher à une côte, d'entrer dans un port. La locution «aborder à un bâtiment» signifie encore «diriger une embarcation de manière

cuanto á la palabra *abordaje*, diremos que éste es el choque de un buque con otro, y así se entiende y aprecia en el tecnicismo del Derecho mercantil.

Abordaje, dice Desjardins, es el choque de dos navios; y de la misma manera, como encuentro y como choque, lo define Boistel.

Dice Boistel que el abordaje no puede constituir directamente otra cosa que no sea una avería particular, porque nunca se causa voluntariamente ni por la salud común, pudiendo, ulteriormente, constituir una avería común cuando se haya sacrificado algo para contrarrestarlo ó impedirlo.

El Código distingue tres clases de *abordaje*:

- 1.º Abordaje fortuito.
- 2.º Abordaje culpable; y
- 3.º Abordaje dudoso.

Fortuito es el que se causa por la fatalidad de los elementos que concurren y prestando el capitán, piloto, etc., todo el celo y la inteligencia que deben prestar en las maniobras.

Culpable, es el que se causa por culpa, negligencia ó impericia del capitán, del piloto ó de cualquier otro individuo de la dotación.

Dudoso es el que se causa sin poder determinar culpa ó inocencia para el abordador ni para el abordado, y se llama también *abordaje mixto*, porque participa de los dos anteriores.

Oportunamente los analizaremos en el curso del articulado de la Sección.

Los daños del abordaje se satisfacen por el que los causa faltando al cumplimiento de sus deberes; pero este caso se aplica al indudable en una culpa que sea conocida y cierta, y entonces la reparación recae sobre el causante del daño, no sólo con arreglo á lo prescrito por el Código, sino tomando como base los principios de la legislación común que lo disponen del mismo modo.

El art. 407 del Código francés abarca en una sola disposición lo dispuesto en éstos y en el 830, condenando los diversos casos que comprenden estos artículos, en uno solamente.

En verdad de la distinción de casos acerca de un hecho, se deduce la unidad del mismo, y el Código francés, concretando, realiza lo que nosotros extendiendo.

Cuando el abordaje se causa por culpa de un buque, éste es el responsable, por lo dicho anteriormente; el que ocasiona un daño es el obligado á su reparación. Puede ocurrir que el abordaje proceda de dos buques en marcha, y en tales condiciones que no pudiéndose imputar al uno ni al otro las consecuencias del suceso, haya, sin embargo, precisión de determinar la responsabilidad para la reparación de los daños y perjuicios ocasionados; en este caso, el Código origina á cada buque su propio daño, esto es, el causado en el buque, en el casco, quilla, aparejo y pertrechos, respondiendo solidariamente ambos de los daños y perjuicios causados en el cargamento, con independencia de los de la nave, que, como hemos dicho, se los soporta á sí misma. Y esta disposición se aplica lo mismo cuando es imputable el abordaje á ambos buques, que cuando no se hace posible determinar cuál ha sido el causante del abordaje.

M. Lemonnier sostiene que esta aplicación del Código obedece á una presunción de la ley, estimando falta igual para las dos partes.

qu'elle arrive à toucher à un bâtiment sans le heurter.» Le verbe «aborder», d'ailleurs, s'emploie aussi activement pour dire «approcher, joindre une embarcation». Enfin un navire est «abordé» soit quand on le heurt par un choc, soit quand on y monte de vive force: de là le substantif «abordage».

«Le mot «abordage» a lui-même, par conséquent, deux acceptions. Il se dit ordinairement, lit-on dans le Dictionnaire Historique de l'Académie, en parlant des combats de mer: *aller, venir, se présenter, monter à l'abordage; prendre un vaisseau par abordage à l'abordage*, etc. *Abordage* se dit aussi en parlant de deux bâtiments qui viennent à s'entrechoquer... Toutefois, dans la langue usuelle du code et du droit commercial maritime, l'abordage est le choc de deux navires: ce mot n'aura pas d'autre sens dans le présent traité.» Desjardins, *ob. cit.*, vol. 32, 1886.

La ley, como indica Boistel, no ha hecho ni ha indicado presunción ninguna; el legislador se encuentra con un caso que resolver sin lastimar intereses y con la precisión de reparar daños, y no pudiendo señalar de parte de quién procede la culpa, separa lo del buque para el buque, y hace solidarios á ambos de las reparaciones necesarias en el cargamento.

De este modo también se estimula para la declaración de la verdad que haga fácil la depuración de las responsabilidades que recaigan.»

«Art. 904.— En los casos expresados quedan á salvo la acción civil del naviero contra el causante del daño y las responsabilidades criminales á que hubiere lugar.»

Dicen los comentadores:

«El naviero, como hemos dicho, es el responsable de los daños ocasionados por su buque en un abordaje; pero si el naviero tiene esta responsabilidad porque como dueño goza de los beneficios y de todas las naturales consecuencias de sus cosas, tiene también, con arreglo á los principios generales del Derecho y de la equidad, la acción para repetir contra el capitán naviero ú hombre de mar, por cuya culpa, negligencia ó impericia se hubiera ocasionado el abordaje.

Y esta acción participa de la doble naturaleza de civil y penal, de modo que consiga su reembolso y el castigo del que fuese culpable en un hecho de esta clase cuyas consecuencias afectan al comercio y á la vida de las personas.»

«Art. 905.— Si un buque abordare á otro por causa fortuita ó de fuerza mayor, cada nave y su carga soportará sus propios daños.»

Dicen los comentadores:

«Porque ni el caso fortuito ni la fuerza mayor son imputables á personas ni á cosas determinadas, y quien lo sufre soporta todas sus consecuencias.

El caso fortuito, que proviene por inundaciones, torres, naufragios, incendios, rayos, explosiones, violencias, derrumbamientos, etc., no puede resistirse ni evitarse (ley 11, tít. 33, part. 7), y recae sobre la cosa y sobre su dueño, por el principio de que *res dominio suo perit; et propterea nemini potest imputari quod humana providentia regi non potest* (ley 3, tít. 2, part. 5).

A pesar de lo dicho se quebranta la regla en dos casos:

1.º Cuando el caso fortuito sobreviene por culpa, negligencia ó ignorancia de la persona ó por retardo ó morosidad suya, en cuyo caso se le imputa el daño porque ha intervenido en él con anterioridad el incumplimiento de un deber exigible.

2.º Cuando se pacta el caso fortuito, porque si bien es un principio de equidad y de justicia el de que nadie se puede obligar á lo imposible, — *impossibillum nulla est obligatio* — también es que nadie se obliga á impedirlos, sino á reparar los daños que se ocasionen con el caso fortuito.

Otro tanto podemos decir de la fuerza mayor, que se funda en los mismos principios, y que define Cayo: *vis major est ea quæ consilio humano neque providere neque vitare potest.*»

«Art. 906.— Si un buque abordare á otro, obligado por un tercero, indemnizará los daños y perjuicios que ocurrieren el naviero de este tercer buque, quedando el capitán responsable civilmente para con dicho naviero.»

Dicen los comentadores:

«Por las razones expuestas ya, porque el daño lo soporta quien lo causa, cuando éste puede ser responsable, y esta responsabilidad recae, no sobre la materialidad del buque abordador, sino sobre quien es causa y ocasión del abordaje, pues sin él no se hubiera éste ocasionado.»

«Art. 907.— Si por efecto de un temporal ó de otra causa de fuerza mayor, un buque que se halle debidamente fondeado y amarrado abordare á los inmediatos á él causándose averías, el daño ocurrido tendrá la consideración de avería simple del buque abordado.»

Dicen los comentadores:

«Por la regla del art. 830, y en virtud de lo dispuesto en el tít. 4.º, sección 1.ª, y el tít. 5.º de este libro.»

«Art. 908.— Se presumirá perdido por causa de abordaje el buque que, habiéndolo sufrido, se fuera á pique en el acto, y también el que, obligado á ganar puerto para reparar las averías ocasionadas por el abordaje, se perdiese durante el viaje ó se viera obligado á embarrancar para salvarse.»

Dicen los comentadores:

«Se funda en principios de buena crítica la disposición de este artículo, y como la pérdida es inmediata al hecho del abordaje, la presunción es perfectamente lógica, se halla dentro de lo natural, y como consecuencia del acto que precedió al daño ó á la catástrofe.»

«Art. 909.— Si los buques que se abordan tuvieren á bordo práctico ejerciendo sus funciones al tiempo del abordaje, no eximirá su presencia á los capitanes de las responsabilidades en que incurran, pero tendrán éstos derecho á ser indemnizados por los prácticos sin perjuicio de la responsabilidad criminal en que éstos pudieran incurrir.»

Dicen los comentadores:

«La autoridad del capitán no se delega ni se suspende; es constantemente el jefe del buque, y como tal tiene la permanencia de sus deberes. El práctico que concurre para una operación determinada, no ejerce durante ella el mando de la nave, sino que viene á concurrir con sus conocimientos para la entrada ó salida de un puerto, ó para un costeo, bajo las órdenes del capitán, que no se desprende, por la intervención del práctico, de las responsabilidades propias de su cargo.

Estos auxiliares tienen la responsabilidad de sus actos y contra ellos pueden repetir los capitanes cuando corresponda.»

«Art. 910.— La acción para el resarcimiento de daños y perjuicios que se deriven de los abordajes, no podrá admitirse si no se presenta dentro de las veinticuatro horas protesta ó declaración ante la autoridad competente del punto en que tuviere lugar el abordaje, ó la del primer puerto de arribada del buque siendo en México, y ante el cónsul de México si ocurriese en el extranjero.

Art. 911.— Para los daños causados á las personas ó al cargamento, la falta de protesta no puede perjudicar á los interesados que no se hallaban en la nave ó no estaban en condiciones de manifestar su voluntad.»

Dicen los comentadores:

«Esta formalidad puramente de procedimiento, afecta á la verdad de los hechos que han de depurarse y á la responsabilidad que deba exigirse á consecuencia de los mismos.

Se inspira este artículo en el mismo criterio que determina la protesta en los casos de que ya nos hemos ocupado con extensión al tratar de los distintos trances de la navegación y del comercio marítimo.

La falta de protesta, en éste como en aquellos casos, no perjudica á los que por ausencia de la nave, ó por otras condiciones, no pudieron cumplir el requisito determinado por la ley.»

«Art. 912.— La responsabilidad civil que contraen los navieros en los casos prescritos en este capítulo se entiende limitada al valor de la nave con todas sus pertenencias y fletes devengados en el viaje.»

Dicen los comentadores:

«Se concreta la responsabilidad á la cosa y á su valor, porque á nadie puede obligársele en más de lo que tiene en ningún caso.

El buque que causó el daño responde de él, con todo su valor, con sus pertenencias y fletes devengados; pero no amplía su responsabilidad hasta otros buques del mismo naviero que son extraños de todo punto al abordaje.

La responsabilidad civil del naviero se limita al valor del buque abordado, con el cual la cubre si alcanza, y con el cual cumple si no llega á la cuantía del daño.»

«Art. 913.— Cuando el valor del buque y sus pertenencias no alcanzaren á cubrir todas las responsabilidades, tendrá preferencia la indemnización debida por muerte ó lesiones de las personas.»

Dicen los comentadores:
«Es uno de los artículos más humanitarios del Código.

«Es defecto tal vez de nuestro carácter, que se ha infiltrado en nuestras leyes, el de considerar en más lo material de los bienes que la vida y seguridad de las personas. Las legislaciones inglesa y norteamericana atienden en alto grado á garantizar la vida y la conservación del individuo, imponiendo cuantiosísimas indemnizaciones por la más ligera mutilación.

En este punto son defectuosas é insuficientes nuestras leyes, debido, sin duda, á la falta de codificación.

La indemnización *debida por muerte ó lesiones de las personas*, es la primera á que vienen obligados el buque y sus pertenencias, santificando así el primero y el principal derecho del hombre, el de la vida, y asegurando, en caso desgraciado, la inutilidad de éste ó su desaparición, que tanto afecta á él y á sus herederos.

Tales son, pues, las disposiciones de esta novísima Sección del Código, que termina con el siguiente artículo de procedimiento.»

«Art. 914.—Si el abordaje tuviere lugar entre buques mexicanos en aguas extranjeras, ó si verificándose en aguas libres los buques arribaren á puerto extranjero, el cónsul de México en aquel puerto instruirá la correspondiente averiguación del suceso, enviando el expediente al capitán del puerto mexicano más inmediato para su remisión á la autoridad competente.»

Dicen los comentadores:

«El parte dado al cónsul es la protesta ó declaración que previene el art. 835 para los efectos del resarcimiento de daños y perjuicios por abordajes.»

DE LOS NAUFRAGIOS

«Art. 915.—Las pérdidas y desmejoras que sufran el buque y su cargamento á consecuencia de naufragio ó encalladura, serán individualmente de cuenta de los dueños, perteneciéndoles en la misma proporción los restos que se salven.»

Dicen los comentadores:

«El naufragio es, no sólo la pérdida total de la nave por su desaparición bajo las aguas, sino todo accidente marítimo que produzca la mutilación del buque, imposibilitándolo para navegar; como una encalladura en rocas ó en bancos de arena.

Naufragio (del lat., *naufragium*), m. Pérdida ó ruina de la embarcación en el mar ó en río ó lago navegable. (*Dic. de la Acad.*)

La pérdida ó la ruina son naufragio, y como tal se la considera en Derecho comercial.

El naufragio es una fuerza mayor que cuando proviene por accidente natural é inevitable, y no es hijo de una falta en el cumplimiento del deber, recae sobre los mismos que lo sufren, inspirándose en las razones de que nos hemos hecho cargo al ocuparnos de la Sección anterior.

Lo perdido lo soportan, pues, individualmente los dueños de ello, así como suyo es lo que salvaren que fuere de su pertenencia también.»

«Art. 916.—Si el naufragio ó encalladura procedieren de malicia, descuido ó impericia del capitán, ó porque el buque salió á la mar no hallándose suficientemente reparado y pertrechado, el naviero ó los cargadores podrán pedir al capitán la indemnización de los perjuicios causados al buque ó al cargamento por el siniestro, conforme á lo dispuesto en los arts. 684, 686, 688 y 695.»

Dicen los comentadores:

«También lo dispuesto en este artículo se relaciona con lo dicho en la Sección anterior, y con lo manifestado en los otros cuatro artículos que se refieren á los deberes del capitán.»

«Art. 917.—Los objetos salvados del naufragio quedarán especialmente afectos al pago de los gastos del respectivo salvamento, y su importe deberá ser satisfecho por los dueños de aquéllos antes de entregarse-

los, y con preferencia á otra cualquiera obligación si las mercaderías se vendiesen.»

Dicen los comentadores:

«Hechos los gastos del salvamento para bien de las cosas salvadas, éstas quedan sujetas al pago de las que ocasionaron en su salvación.

Este principio lo venimos observando en todas las disposiciones del Derecho común y en las de este Código. Ahora bien; debemos significar que el dueño de las cosas salvadas no responde de más gastos que aquellos que se puedan cubrir con el resto de éstas, sin que por ningún concepto se le pueda obligar á más con arreglo á los principios en que se informa la legislación mercantil.»

«Art. 918.—Si navegando varios buques en conserva, naufragare alguno de ellos, la carga salvada se repartirá entre los demás en proporción á lo que cada uno pueda recibir.

Si algún capitán se negase, sin justa causa, á recibir la que le corresponda, el capitán naufragado protestará contra él ante dos oficiales de mar los daños y perjuicios que de ello se sigan, ratificando la protesta dentro de las veinticuatro horas de la llegada al primer puerto, é incluyéndola en el expediente que debe instruir con arreglo á lo dispuesto en el art. 686.

Si no fuere posible trasladar á los demás buques todo el cargamento naufragado, se salvarán con preferencia los objetos de más valor y de menos volumen haciéndose la designación por el capitán con acuerdo de los oficiales de su buque.»

Dicen los comentadores:

«Un buque navega en conserva cuando realiza su viaje unido con otros para protegerse mutuamente en caso de sobrevenir algún accidente ó riesgo de mar.

Los capitanes de los buques están obligados á recibir el cargamento de los naufragos, en cuanto sea posible, contribuyendo á la salvación de las vidas y de los intereses. Esta obligación debe cumplirse con toda la amplitud que exigen las leyes de humanidad, y que desde luego entra en la ley escrita, abarcándolas y comprendiéndolas.

Del incumplimiento de estos deberes nace la protesta, que hará responsable al capitán que se negó, sin justa causa, de los daños que se hayan ocasionado, y de las cosas que se hayan perdido por haberse negado á recibirlas en su buque.

Para la salvación de los objetos se tendrá en cuenta el menor volumen y el mayor valor, hermanando estas dos circunstancias para proceder al transbordo, y no poniendo en olvido que lo primero que debe salvar el capitán es el Diario de la navegación, y aquellos documentos que acrediten las existencias á bordo, y la justificación de los hechos acaecidos durante el viaje, ó en los puertos de escala ó arribada.

La designación de los objetos por el capitán, *con acuerdo de los oficiales de su buque*, no significa que la oposición de éstos le impida cumplir sus deberes ni limite su autoridad en lo más mínimo. Debe el capitán estar de acuerdo con sus oficiales, no sólo para salvar su responsabilidad, sino para evitar los errores fáciles en momentos de precipitación; pero, en todo caso, el capitán ejecuta y dirige por sí y ante sí, asumiendo toda la responsabilidad, y haciendo constar las causas por las cuales se apartó del parecer de sus oficiales, porque de otra manera responde de los daños considerándose que se causaron por su culpa y proceder arbitrario.

Esto es, la justificación le exime de responsabilidad y sanciona su derecho á la dirección absoluta é individual, cuando ésta la conceptúa necesaria para mejor gobierno del buque y de las mercaderías que han de salvarse.»

«Art. 919.—El capitán que hubiere recogido los efectos salvados del naufragio, continuará su rumbo al puerto de su destino, y en llegando, los depositará, con intervención judicial, á disposición de sus legítimos dueños.

En caso de variar de rumbo, si pudiese descargar en el puerto á que iban consignados, el capitán podrá arri-

bar á él si lo consintieren los cargadores ó sobrecargos presentes y los oficiales y pasajeros del buque; pero no lo podrá verificar, aun con este consentimiento, en tiempo de guerra ó cuando el puerto sea de acceso difícil y peligroso.

Todos los gastos de esta arribada serán de cuenta de los dueños de la carga, así como el pago de los fletes que, atendidas las circunstancias del caso, se señalen por convenio ó por decisión judicial.»

Dicen los comentadores:

«El buque que recoge cargamento de otro, naufragado, no se obliga más que á su conducción al puerto donde el mismo buque va destinado, pudiendo dirigirse por acuerdo de cargadores oficiales, etc., al puerto adonde van consignadas las mercaderías, siempre que sea de fácil acceso y en tiempos normales, causándose todos estos gastos y fletes por cuenta de los dueños de los objetos en cuyo beneficio y para cuyo provecho y salvación se realizan.»

«Art. 920.—Si en el buque no hubiere interesado en la carga que pueda satisfacer los gastos y los fletes correspondientes al salvamento, el juez competente podrá acordar la venta de la parte necesaria para satisfacerlos con su importe. Lo mismo se ejecutará cuando fuese peligrosa su conservación, ó cuando en el término de un año no se hubiese podido averiguar quiénes fueron sus legítimos dueños.

En ambos casos se procederá con la publicidad y formalidades determinadas en el art. 643, y el importe líquido de la venta se constituirá en depósito seguro, á juicio del juez, para entregarlo á sus legítimos dueños.»

Dicen los comentadores:

«No basta mandar que los buques que viajan en conserva ó convoy se ayuden recibiendo la carga de los que naufragaren, sino que es preciso interesarlos en el beneficio que realizan.

Para pagar los fletes ocasionados puede procederse á la venta de la parte necesaria de las cosas salvadas, lo mismo cuando no se halle presente el interesado, que cuando se le desconozca, ó se niegue á cumplir el deber que se le impone por la ley en compensación de los beneficios recibidos.

A la par de este deber del dueño y de la facultad de venta con arreglo á lo establecido en el art. 579, el capitán tiene los deberes de conservación y vigilancia propios de su cargo, y con ellos el de vender las mercaderías que no pudiesen conservarse en buen estado y los géneros de peligrosa conservación, bien recaiga este peligro sobre ellos ó sobre la seguridad de la nave.

Practicada la venta, como ya hemos dicho, y con arreglo á la ley, el buque se reembolsa los gastos hechos en la salvación y los fletes devengados, y los Tribunales ponen en depósito seguro lo que reste, para que puedan sus dueños disponer libremente de ello en el momento en que sepan lo ocurrido, y cuando lo juzguen mejor y más oportuno para sus intereses.»

DE LA JUSTIFICACIÓN Y LIQUIDACIÓN DE LAS AVERÍAS.—DISPOSICIONES COMUNES Á TODA CLASE DE AVERÍAS.

«Art. 921.—Los interesados en la justificación y liquidación de las averías podrán convenirse y obligarse mutuamente en cualquier tiempo acerca de la responsabilidad, liquidación y pago de ellas.

A falta de convenios, se observarán las reglas siguientes:

1. La justificación de la avería se verificará en el puerto donde se hagan las reparaciones, si fueren necesarias, ó en el de descarga.
2. La liquidación se hará en el puerto de descarga, si fuere mexicano.
3. Si la avería hubiere ocurrido fuera de las aguas jurisdiccionales de México, ó se hubiere vendido la carga en puerto extranjero por arribada forzosa, se hará la liquidación en el puerto de arribada.

4. Si la avería hubiere ocurrido cerca del puerto de destino, de modo que se pueda arribar á dicho puerto, en él se practicarán las operaciones de que tratan las reglas 1 y 2.»

Dicen los comentadores:

«Las innovaciones respecto de la justificación y liquidación de las averías responden al pensamiento de presentar, con la mayor claridad posible, todas las reglas que deben observarse desde que sobreviene el daño al buque ó al cargamento, hasta que se obtiene la indemnización correspondiente de las personas que vienen obligadas á satisfacerla. Tratándose de una de las materias más difíciles y complicadas del Derecho marítimo, y que en cierto modo constituye un procedimiento de jurisdicción voluntaria, la cuestión del método es de la mayor importancia, y reconociéndolo así los autores del proyecto han presentado las disposiciones relativas á esta materia bajo un sistema completo y fundado en la misma naturaleza de los hechos, resolviendo al propio tiempo las dudas y cuestiones á que da motivo la insuficiencia de la legislación vigente (1).

Se sigue, como se ve, en esta clase de procedimientos, el mismo principio de libertad, sentado como base de la contratación mercantil, y por él pueden, navieros y cargadores, convenir, con arreglo á su voluntad, las reglas á que quieran ajustarse para la liquidación y pago de las averías que ocurran.

Pero como el Código, aun estableciendo el principio de la libre voluntad como suprema ley de los contratos, no puede dejar éstos á merced de los contratantes, de tal modo, que los que omitan la expresión de su voluntad en lo referente al procedimiento, se encuentren abandonados por ella y expuestos á innumerables disgustos y litigios, previene, acto seguido, la forma de liquidación y pago cuando los contratantes no han convenido acerca de este punto lo que estimaran mejor para sus intereses.

A falta de convenio, que como todos estos actos puede ser escrito ó verbal, pero siempre de modo que conste la voluntad de los contratantes, las averías se regulan y justifican, *si son necesarias las reparaciones*, en el puerto donde se hagan ó en el de descarga. Hay que tener presente, que si no son necesarias las reparaciones, las averías se justifican en el puerto de descarga, término del viaje, y momento oportuno de proceder á determinar el gravamen de cada cosa. Si el puerto de descarga es español, en él, desde luego, se practica la liquidación, y si no lo es, en el de arribada, por venderse en él las mercaderías y deber éstas á la avería una parte proporcional de su valor. Pudiéndose arribar al puerto de destino, éste es, lógica y naturalmente, el lugar en donde se deben practicar todas las operaciones referidas, puesto que en él se pone término al contrato.»

«Art. 922.— Tanto en el caso de hacerse la liquidación de las averías privadamente en virtud de lo convenido, como en el de intervenir la autoridad judicial á petición de cualquiera de los interesados no conformes, todos serán citados y oídos si no hubieren renunciado á ello.

Cuando no se hallaren presentes ó no tuvieren legítimo representante, se hará la liquidación por el cónsul en puerto extranjero, y donde no lo hubiere, por el juez competente, según las leyes del país y por cuenta de quien corresponda.

Cuando el representante sea persona conocida en el lugar donde se haga la liquidación, se admitirá y producirá efecto legal su intervención, aunque sólo esté autorizado por carta del naviero, del cargador ó del asegurado.»

Dicen los comentadores:

«De este modo se garantiza la legalidad de la operación, y rompiendo en el último párrafo del artículo con la rutina del poder bastante y legalizado, se economizan

(1) Exposición de motivos.— Proyecto de 20 de Marzo de 1882.

gastos y se facilita la pronta intervención del apoderado en los negocios de su poderdante.»

«Art. 923.— Las demandas sobre averías no serán admisibles sino excedieren del 5 por 100 del interés que el demandante tenga en el buque ó en el cargamento, siendo gruesas, y del 1 por 100 del efecto averiado, si fueren simples, deduciéndose en ambos casos los gastos de tasación, salvo pacto en contrario.»

Dicen los comentadores:

«Las cuantías determinadas en este artículo merecen la suficiente consideración para poder por ellas deducirse una demanda que, por tipos menores, sólo darían lugar á entorpecimientos y dilaciones con notorio perjuicio del comercio. Este artículo, determinando el tipo del interés, corrige ventajosamente al 965 del Código anterior, que pedía un importe superior á la centésima parte del valor común de la nave y su cargamento.»

«Art. 924.— Los daños, averías, préstamos á la gruesa y sus premios, y cualesquiera otras pérdidas, no devengarán interés de demora sino pasado el plazo de tres días, á contar desde el en que la liquidación haya sido terminada y comunicada á los interesados en el buque, en la carga ó en ambas cosas á la vez.»

Dicen los comentadores:

«Mediante esta disposición, los daños y averías no se hacen efectivos, ó por lo menos no son, en realidad, obligatorios, hasta el tercer día de hecha y comunicada la liquidación á los interesados.»

«Art. 925.— Si por consecuencia de uno ó varios accidentes de mar, ocurrieren en un mismo viaje averías simples y gruesas del buque, del cargamento ó de ambos, se determinarán con separación los gastos y daños pertenecientes á cada avería, en el puerto donde se hagan las reparaciones, ó se descarguen, vendan ó beneficien las mercaderías.

Al efecto, los capitanes estarán obligados á exigir de los peritos tasadores y de los maestros que ejecuten las reparaciones, así como de los que tasen ó intervengan en la descarga, saneamiento, venta ó beneficio de las mercaderías que en sus tasaciones ó presupuestos y cuentas pongan con toda exactitud y separación los daños y gastos pertenecientes á cada avería, y en los de cada avería los correspondientes al buque y al cargamento, expresando también con separación si hay ó no daños que procedan de vicio propio de la cosa y no de accidente de mar; y en el caso de que hubiere gastos comunes á las diferentes averías y al buque y su carga, se deberá calcular lo que corresponda por cada concepto y expresarlo distintamente.»

Dicen los comentadores:

«Obedecen estas disposiciones á la cuestión de método, á fin de que la clasificación sea exacta y no haya perjuicios para los interesados, incluyendo unas averías en otras y confundiendo el vicio propio de la cosa con los daños y perjuicios que provienen por accidentes del mar.»

DE LA LIQUIDACIÓN DE LAS AVERÍAS GRUESAS

«Art. 926.— A instancia del capitán se procederá privadamente, mediante el acuerdo de todos los interesados, al arreglo, liquidación y distribución de las averías gruesas.

A este efecto, dentro de las cuarenta y ocho horas siguientes á la llegada del buque al puerto, el capitán convocará á todos los interesados para que resuelvan si el arreglo ó liquidación de las averías gruesas habrá de hacerse por peritos y liquidadores nombrados por ellos mismos, en cuyo caso se hará así habiendo conformidad entre los interesados.

No siendo la avenencia posible, el capitán acudirá al juez competente, que lo será el del puerto donde hayan de practicarse aquellas diligencias, conforme á las disposiciones de este Código, ó al cónsul de México, si lo hubiese, y sino, á la autoridad local, cuando hayan de verificarse en puerto extranjero.

Art. 927.— Si el capitán no cumpliere con lo dispuesto en el artículo anterior, el naviero ó los cargadores reclamarán la liquidación, sin perjuicio de la acción que les corresponda para pedirle indemnización.»

Dicen los comentadores:

«Poco podemos decir en esta sección, pues refiriéndose toda ella al procedimiento para hacer efectiva la doctrina que anteriormente hemos desarrollado, la tarea de comentar resulta desairada por la aridez misma del asunto.

El capitán es quien debe primeramente tomar la iniciativa, convocando á los interesados dentro de las cuarenta y ocho horas siguientes á la llegada del buque; y en la junta que se celebre debe procurar avenir y concertar los ánimos de modo que no haya precisión de acudir á los Tribunales para demandar en contiendas judiciales lo que puede practicarse amigablemente sin gastos ni molestias.

Cuando el capitán no convoca á los interesados, se hace responsable de los daños y perjuicios que ocasione con su omisión, y entonces, y sólo entonces, entran el naviero ó los cargadores, indistintamente, á reclamar la liquidación que dejó de instar el jefe de la nave con derecho propio, y como primer deber de su cargo en semejantes casos.»

Art. 928.— Nombrados los peritos por los interesados ó por el juez, procederán, previa la aceptación, al reconocimiento del buque, y de las reparaciones que necesite, y á la tasación de su importe, distinguiendo estas pérdidas y daños de los que provengan del vicio propio de las cosas.

También declararán los peritos si pueden ejecutarse las reparaciones desde luego ó si es necesario descargar el buque para reconocerlo y repararlo.

Respecto á las mercaderías, si la avería fuere perceptible á la simple vista, deberá verificarse su reconocimiento antes de entregarlas. No apareciendo á la vista al tiempo de la descarga, podrá hacerse después de su entrega, siempre que se verifique dentro de las cuarenta y ocho horas de la descarga y sin perjuicio de las demás pruebas que estimen convenientes los peritos.»

Dicen los comentadores:

«Por el texto de este artículo enlazado con el anterior se ve que á falta de nombramiento de peritos por los interesados, bien sea por indolencia ó por discordancia, se procede á su nombramiento por el Juez ó Tribunal competente que conozca del asunto.

Los peritos son verdaderamente jueces en el asunto, porque de sus dictámenes dependen las operaciones de descarga y reparación que hayan de ejecutarse.

Lo dispuesto con respecto á las mercaderías, cuya avería no fuese perceptible á la vista, se enlaza estrechamente con lo dispuesto en los transportes de géneros, para reclamaciones en los mismos, dentro del plazo de cuarenta y ocho horas.»

«Art. 929.— La evaluación de los objetos que hayan de contribuir á la avería gruesa, y las de los que constituyen la avería, se sujetará á las reglas siguientes:

1. Las mercaderías salvadas que hayan de contribuir al pago de la avería gruesa, se valorarán al precio corriente en el puerto de descarga, deducidos fletes, derechos de aduanas y gastos de desembarque, según lo que aparezca de la inspección material de las mismas, prescindiendo de lo que resulte de los conocimientos, salvo pacto en contrario.

2. Si hubiere de hacerse la liquidación en el puerto de salida, el valor de las mercaderías cargadas se fijará por el precio de compra con los gastos hasta ponerlas á bordo, excluido el premio del seguro.

3. Si las mercaderías estuvieren averiadas, se apreciarán por su valor real.

4. Si el viaje se hubiere interrumpido, las mercaderías se hubieren vendido en el extranjero y la avería no pudiese regularse, se tomará por capital contribuyente el valor de las mercaderías en el puerto de arribada, ó el producto líquido obtenido en su venta.

5. Las mercaderías perdidas que constituyeren la avería gruesa se apreciarán por el valor que tengan las de su clase en el puerto de descarga, con tal que consten en los conocimientos sus especies y calidades, y no constando se estará á lo que resulte de las facturas de compras expedidas en el puerto de embarque, aumentando á su importe los gastos y fletes causados posteriormente.

6. Los palos cortados, las velas, cables y demás aparejos del buque inutilizados con el objeto de salvarlo, se apreciarán según el valor corriente, descontando una tercera parte por diferencia de nuevo á viejo.

Esta rebaja no se hará en las anclas y cadenas.

7. El buque se tasaré por su valor real en el estado en que se encuentre.

8. Los fletes representarán el 50 por 100 como capital contribuyente.

Art. 930.— Las mercaderías cargadas en el combés del buque, contribuirán á la avería gruesa si se salvaran; pero no darán derecho á indemnización si se perdieren habiendo sido arrojadas al mar por salvamento común, salvo cuando en la navegación de cabotaje permitieren las ordenanzas marítimas su carga en esa forma.

Lo mismo sucederá con las que existan á bordo y no consten comprendidas en conocimientos ó inventarios, según los casos.

En todo caso, el fletante y el capitán responderán á los cargadores de los perjuicios de la echazón, si la colocación en el combés se hubiere hecho sin consentimiento de éstos.»

Dicen los comentadores:

«Con respecto á la evaluación de las cosas y objetos que han de contribuir á la avería, son de tan estricto procedimiento, que nos remitimos al art. 858 y á su nota práctica.

Lo dispuesto acerca de los géneros cargados en el combés, y á los que se embarcaron sin conocimiento, es una sanción de los actos prohibidos por la ley que se han ejecutado á pesar de ella. Por ese motivo contribuyen á la avería gruesa sin tener el derecho de indemnización de que disfrutaban las mercaderías embarcadas en debida forma.

Art. 931.— No contribuirán á la avería gruesa las municiones de boca y guerra que lleve el buque, ni las ropas ni vestidos de uso de su capitán, oficiales y tripulación.

También quedarán exceptuados las ropas y vestidos de uso de los cargadores, sobrecargos y pasajeros que al tiempo de la echazón se encuentren á bordo.

Los efectos arrojados tampoco contribuirán al pago de las averías gruesas que ocurran á las mercaderías salvadas en riesgo diferente y posterior.»

Dicen los comentadores:

«Las municiones de boca y guerra constituyen un elemento necesario para la conservación del buque, del pasaje y de las mercaderías, y por este concepto no contribuyen, puesto que cuanto se haga por su salvación y conservación se hace en beneficio común y para asegurar el feliz éxito del viaje.

Con respecto de las ropas y vestidos, como no son mercaderías ni géneros de venta, sino objetos de uso, con los cuales no se especula, sino que se cubren necesidades materiales, no contribuyen; también hay que considerar la insignificancia del valor de estas cosas, probablemente menor que los gastos que ocasionarían su inventario y liquidación.

El último párrafo no necesita explicación, porque nadie puede tratar de salvar objetos de antemano arrojados y perdidos.»

«Art. 932.— Terminada por los peritos la valuación de los efectos salvados y de los perdidos que constituyan la avería gruesa, hechas las reparaciones del buque, si hubiere lugar á ello, y aprobadas en este caso las cuentas de las mismas por los interesados ó por el juez, pasará el expediente íntegro al liquidador nombrado para que proceda á la distribución de la avería.

Art. 933.— Para verificar la liquidación, examinará

el liquidador la protesta del capitán, comprobándola, si fuere necesario, con el libro de navegación, y todos los contratos que hubieren mediado entre los interesados en la avería, las tasaciones, reconocimientos periciales y cuentas de reparaciones hechas. Si por resultado de este examen, hallare en el procedimiento algún defecto que pueda lastimar los derechos de los interesados ó afectar la responsabilidad del capitán, llamará sobre ello la atención para que se subsane, siendo posible, y en otro caso, lo consignará en los preliminares de la liquidación.

En seguida procederá á la distribución del importe de la avería, para lo cual fijará:

1. El capital contribuyente, que determinará por el importe del valor del cargamento, conforme á las reglas establecidas en el art. 929.

2. El del buque en el estado que tenga, según la declaración de peritos.

3. El 50 por 100 del importe del flete, rebajando el 50 por 100, restante por salarios y alimentos de la tripulación.

Determinada la suma de la avería gruesa, conforme á lo dispuesto en este Código, se distribuirá á prorrata entre los valores llamados á costearla.»

Dicen los comentadores:

«Determinada la suma de la avería gruesa conforme á lo dispuesto en este Código, se distribuirá á prorrata entre los valores llamados á costearla.

Copiamos, para dar un ejemplo de estas operaciones, el modelo que inserta Escriche en su DICCIONARIO, y que Dalloz, Boulay-Patty, La Serna y Reus consignan en sus obras de Derecho mercantil.

MODELO DE UNA CUENTA DE AVERÍAS GRUESAS Y DE CONTRIBUCIÓN Á SU IMPORTE

PRIMERA OPERACIÓN

Masa de averías

| | Ptas. |
|--|---------|
| 1.º Daños causados á la nave: | |
| Por la extracción de las mercaderías arrojadas | 3,000 |
| Por la pérdida de áncoras para salvar el buque y la carga | 1,500 |
| | 4,500 |
| <i>Pérdidas y averías sujetas á contribución</i> | |
| 2.º Daño causado á las mercaderías de E. al tiempo y con motivo de la echazón | 30,000 |
| 3.º Daño causado á los efectos de F. al tiempo y con motivo de la echazón | 19,500 |
| 4.º Echazón de 40 balones de lienzo, pertenecientes á G., los cuales, aunque según el precio corriente valen 30,000 pesetas, sólo se ponen aquí según la factura de compra, con aumento de gastos y fletes, á causa de no constar del conocimiento en especie y calidad, por | 25,000 |
| 5.º Echazón de 30 barricas de azúcar, pertenecientes á H., estimadas en | 15,000 |
| 6.º Echazón de los efectos pertenecientes á J., estimados en | 54,000 |
| 7.º La echazón de una coracha de tabaco, parte de un cargamento de seis corachas pertenecientes á K., que se cargaron sobre el combés entra aquí por cero. | 00,000 |
| <i>Pérdidas y averías no sujetas á contribución</i> | |
| 8.º Pérdida de ropas y vestidos de uso de la tripulación, hecha por la echazón | 2,250 |
| 9.º Pérdida de municiones de guerra y de boca hecha por la echazón | 9,750 |
| Total de la masa de averías sujetas y no sujetas á contribución | 160,000 |

SEGUNDA OPERACIÓN

Masa de cosas sujetas á contribución

Suponiendo la masa de efectos sujetos á contribución así como sigue:

| | Ptas. |
|--|--------------------|
| 1.º Mercaderías de A., estimadas en | 90,000 |
| 2.º Pacotilla de B., pasajero | 6,000 |
| 3.º Mercancías de C., estimadas en | 39,500 |
| 4.º Mercancías de D., estimadas en | 19,000 |
| 5.º Cinco corachas de tabaco salvadas en cargamento perteneciente á K. y cargadas sobre el combés, estimadas en | 1,500 |
| 6.º Estimación del flete.... 15,000 | |
| Flete con descuento de los salarios del capitán y la tripulación..... | 9,000 24,000 |
| Daños causados al buque por la echazón | 3,000 |
| Por la pérdida de áncoras en beneficio común | 1,500 4,500 28,500 |
| 7.º Mercancías de E. | 45,000 |
| Averías comunes experimentadas por estas mercancías | 30,000 75,000 |
| 8.º Mercancías de F. | 27,000 |
| Averías comunes experimentadas por estas mercancías | 19,500 46,500 |
| 9.º Echazón de los 40 balones de lienzo, de G. | 25,000 |
| 10. Echazón de las 30 barricas de azúcar, de H. | 11,000 |
| 11. Echazón de las mercaderías de J. | 54,000 |
| Total de la masa de las cosas sujetas á contribución..... | 400,000 |

TERCERA OPERACIÓN

Repartimiento de la masa de averías entre las cosas sujetas á contribución

La base de este repartimiento es el 2/5 del valor imponible, ó sea el 4 por 100. En su consecuencia, deben contribuir:

| | Ptas. |
|--|---------|
| 1.º Las mercaderías de A. por los 2/5 de su valor con..... | 36,000 |
| 2.º La pacotilla de B. por ídem..... | 2,400 |
| 3.º Las mercaderías de C. por ídem..... | 15,800 |
| 4.º Las mercaderías de D. por ídem..... | 7,600 |
| 5.º Las cinco corachas de tabaco de K. por ídem | 600 |
| 6.º La nave por ídem..... | 11,400 |
| 7.º Las mercaderías de E. por ídem. | 30,000 |
| 8.º Las mercaderías de F. por ídem..... | 18,500 |
| 9.º Los 40 balones de lienzo de G. por ídem... | 10,000 |
| 10. Las 30 barricas de azúcar de H. por ídem | 6,000 |
| 11. Las mercaderías de J. por ídem..... | 21,600 |
| Total..... | 160,000 |

CUARTA OPERACIÓN

Contribuciones efectivas y reembolsos efectivos

Los contribuyentes que no han sufrido ninguna avería común, pagan la cuota que les resulta impuesta en el estado anterior sin deducción alguna.

Los contribuyentes que han tenido averías comunes, compensan el crédito con el débito, y pagan ó cobran las cantidades que les resulten en pro ó en contra después de hecha esta compensación.

Así que la nave que es acreedora por averías de 4,500 pesetas y deudora por 11,400 deberá satisfacer, hecha la compensación, 6,900 pesetas.

Las mercaderías de E. son acreedoras por 30,000 pese-

tas y deudoras por otras 30,000; de consiguiente, queda saldada la cuenta con la compensación.

Las mercaderías de F. son acreedoras por 19,500 pesetas y deudoras por 18,500; compensadas deben percibir 900 pesetas.

Las mercaderías de G. son acreedoras por 25,000 pesetas y deudoras por 10,000; deben percibir 15,000 pesetas.

Las barricas de azúcar de H. son acreedoras por 15,000 pesetas y deudoras por 6,000; han de percibir, hecha la compensación, 9,000 pesetas.

Las mercaderías de J. son acreedoras por 54,000 pesetas y deudoras por 21,500; y deben percibir, hecha la compensación, 32,400 pesetas.

El valor de las averías comunes no sujetas á contribución se cobra por entero de la masa de contribuciones, y así se toman sobre esta masa 2,250 pesetas por la pérdida de las ropas y vestidos de uso de la tripulación y 9,750 pesetas por la pérdida de las municiones de guerra y boca.

Son, pues, las contribuciones efectivas, las siguientes:

| | Ptas. |
|----------------------------------|--------|
| A contribuye á la masa con | 36,000 |
| B » » » con | 2,400 |
| C » » » con | 15,800 |
| D » » » con | 7,500 |
| K » » » con | 600 |
| La nave con | 6,900 |
| Total..... | 69,200 |

Los reintegros efectivos, son los que siguen:

| | Ptas. |
|--|--------|
| F saca de la masa de contribuciones efectivas. | 900 |
| G saca de la masa de contribuciones efectivas. | 15,000 |
| H saca de la masa de contribuciones efectivas. | 9,000 |
| J saca de la masa de contribuciones efectivas. | 32,400 |
| La tripulación por sus ropas de uso | 2,250 |
| Los navieros por las municiones de guerra y boca | 9,750 |
| Total..... | 69,300 |

Siendo igual la suma de las contribuciones efectivas á la suma de los reembolsos ó reintegros efectivos, resulta ser exacto el cálculo de toda la operación que precede.»

«Art. 934.— Los aseguradores del buque, del flete y de la carga, estarán obligados á pagar por la indemnización de la avería gruesa, tanto cuanto se exija á cada uno de estos objetos respectivamente.»

Dicen los comentadores:

«Porque el asegurador se halla directamente obligado con aquellos objetos, por los riesgos de mar que corran, y resulta beneficio suyo el menor menoscabo y la pérdida menor que tenga que satisfacer por ellos.»

«Art. 935.— Si no obstante la echazón de mercaderías, rompimiento de palos, cuerdas y aparejos, se perdiere el buque corriendo el mismo riesgo, no habrá lugar á contribución alguna por avería gruesa.

Los dueños de los efectos salvados no serán responsables á la indemnización de los arrojados al mar, perdidos ó deteriorados.»

Dicen los comentadores:

«Como indican los señores La Serna y Reus, «la contribución se funda en la presunción de que, sin el daño hubiera perecido el buque y su cargamento; cuando el buque perece cesa la presunción; por eso ni aun las mercaderías salvadas están obligadas á contribuir, porque no deben su salvación á la echazón que se hizo para libertarse del peligro común.»

«Art. 936.— Si después de haberse salvado el buque del riesgo que dió lugar á la echazón se perdiere por otro accidente ocurrido durante el viaje, los efectos salvados y subsistentes del primer riesgo continuarán afectos á la contribución de la avería gruesa, según su valor, en el estado en que se encuentren, deduciendo los gastos hechos para su salvamento.»

Dicen los comentadores:

«Porque en este caso, los gastos ocasionados para su salvación dieron ésta como resultado y el accidente posterior es completamente ajeno al primero.»

«Art. 937.— Si á pesar de haberse salvado el buque y la carga por consecuencia del corte de palos ó de otro daño inferido al buque deliberadamente con aquel objeto, luego se perdiere ó fueren robadas las mercaderías, el capitán no podrá exigir de los cargadores ó consignatarios que contribuyan á la indemnización de la avería, excepto si la pérdida ocurriere por hecho del mismo dueño ó consignatario.»

Dicen los comentadores:

«Porque equivaldría á imponer un recargo del tanto por ciento sobre lo perdido sin culpa del dueño, y tal vez por el capitán ó la de la tripulación.»

«Art. 938.— Si el dueño de las mercaderías arrojadas al mar las recobrarse después de haber recibido la indemnización de avería gruesa, estará obligado á devolver al capitán y á los demás interesados en el cargamento la cantidad que hubiere percibido, deduciendo el importe del perjuicio causado por la echazón y de los gastos hechos para recobrarlas.

En este caso, la cantidad devuelta se distribuirá entre el buque y los interesados en la carga, en la misma proporción con que hubieren contribuido al pago de la avería.»

Dicen los comentadores:

«El objeto de las averías no es lucrar ni beneficiar al dueño de las cosas sino repartir su daño entre todos aquellos para cuyo bien se causó.»

Si una vez recobradas el dueño las conservase con la indemnización recibida por ellas, resultaría, más que indemnizado, premiado por una pérdida que, por cualesquiera circunstancias, ha sido momentánea y pasajera.»

«Art. 939.— Si el propietario de los efectos arrojados los recobrare sin haber reclamado indemnización, no estará obligado á contribuir al pago de las averías gruesas que hubieren ocurrido al resto del cargamento después de la echazón.»

Dicen los comentadores:

«Porque se soporta él mismo sus pérdidas, y no haciendo uso del beneficio que le concede la ley, sería injusto y contrario á la equidad obligarle á las contribuciones posteriores á la echazón de sus géneros y que se realizaron, por tanto, cuando, no existiendo éstos, á nada podían obligarlo.»

«Art. 940.— El repartimiento de la avería gruesa no tendrá fuerza ejecutiva hasta que haya recaído la conformidad, ó en su defecto, la aprobación del juez, previo examen de la liquidación y audiencia instructiva de los interesados presentes ó de sus representantes.

Art. 941.— Aprobada la liquidación, corresponderá al capitán hacer efectivo el importe del repartimiento, y será responsable á los dueños de las cosas averiadas de los perjuicios que por su morosidad ó negligencia se le sigan.»

Dicen los comentadores:

«El capitán, pues, debe instar, en primer término, la formación del expediente de averías, y una vez terminado éste y competentemente aprobado, ejecutar el acuerdo respondiendo en este caso, como en aquél y por las mismas razones, de los perjuicios que cause á los interesados en el buque y en el cargamento.»

«Art. 942.— Si los contribuyentes dejaren de hacer efectivo el importe del repartimiento en el término de tercer día, después de haber sido á ello requeridos, se procederá, á solicitud del capitán, contra los efectos salvados, hasta verificar el pago con su producto.

Art. 943.— Si el interesado en recibir los efectos salvados no diere fianza suficiente para responder de la parte correspondiente á la avería gruesa, el capitán podrá diferir la entrega de aquéllos hasta que se haya verificado el pago.»

Dicen los comentadores:

«De nada serviría el derecho y el deber correlativo que la ley impone al capitán, si para su cumplimiento no gozase de medios coercitivos que dieran verdadero carácter á su autoridad.»

Aprobada la liquidación de la avería, bien sea por conformidad de las partes que la hayan realizado amigablemente, bien por la sanción del juez ó tribunal llamados cuando corresponda, el capitán tiene, para proceder á la ejecución de lo acordado, este trámite: pedir el cumplimiento de cada uno de los interesados en el término improrrogable de tercero día, y pedir el embargo ó retención de los efectos salvados hasta que cumplan su compromiso, bien por desembolso de los dueños ó bien por venta de los efectos en pública subasta, previo acuerdo judicial. En caso de que el dueño no dé fianza bastante, el capitán difiere la entrega de los géneros, siguiendo un procedimiento análogo al anterior.»

DE LA LIQUIDACIÓN DE LAS AVERÍAS SIMPLES

«Art. 944.— Los peritos que el juez ó los interesados nombren, según los casos, procederán al reconocimiento y valuación de las averías en la forma prevenida en los arts. 928 y 929, en cuanto les sean aplicables.»

Dicen los comentadores:

«El procedimiento para la liquidación de estas averías queda ya consignado en la sección anterior, en lo que cabe aplicarla á ésta, conforme á los artículos y reglas que se citan.»

Véase *Arribada forzosa y Naufragio.*

AVERIARSE.— Maltratarse ó echarse á perder los géneros y mercaderías que se llevan en los navios (Es-criche).

AVES.— Hay tres especies de aves, á saber: aves fieras ó salvajes, aves amansadas ó domesticadas, y aves mansas ó domésticas.

Las aves fieras ó salvajes, que son las que por su naturaleza tienen la inclinación de vagar libremente sin apeteer la compañía del hombre, mientras se hallan en su estado de libertad natural no pertenecen á nadie, y cada cual tiene derecho para apoderarse de ellas y adquirir su propiedad mediante la ocupación: *Volucres capientium fiunt.* Hace, pues, suyas estas aves el primero que las coge, ya las coja en su propia heredad, ya las coja en heredad ajena: *Nec interest utrúm in suo fundo quisque capiat an in alieno.* Pero si el dueño de la heredad ajena, hallándose presente, impidiese entrar ó cazar en ella, todas las aves que el cazador cogiese después de la prohibición serían del dueño de la heredad y no suyas; «ca, como dice la ley, ningunt home non debe entrar en heredad ajena para cazar en ella nin en otra manera contra defendimiento de su señor: véase, no obstante, lo que se dice en el artículo *Animales fieros.* Pierde el primer ocupante la propiedad de estas aves, luego que salen de su poder y vuelven al primitivo estado en que se hallaban antes de ser cogidas, ó cuando huyen y se alejan tanto que ya no las puede ver, ó aunque las vea no las podría coger sino á duras penas: en cuyos casos gana su dominio cualquiera que las ocupe.

Las aves amansadas ó domesticadas, que son las que siendo bravas ó salvajes por naturaleza se reducen y acostumbran á la vista y compañía del hombre, ó adquieren la costumbre de ir y volver á los abrigos que se les han preparado, como los pavones, faisanes, gallinas de India, palomas, grullas, ánsares y otras semejantes, pertenecen al que las ha amansado y criado en su casa, aunque anden fuera de ella, mientras conservan la costumbre de ir y volver; mas luego que ellas por sí se dejan de esta costumbre, pierde su dominio el que lo tenía y gánalo cualquiera que las coge.

Cuando alguna de estas aves domesticadas, como, por ejemplo, un papagayo, un canario, una urraca, vuela y se escapa de la casa en que se cría, el vecino que la cogiere está obligado á devolverla á su dueño, quien no pierde su propiedad mientras conserva la esperanza de recobrarla, y aun los deberes de buena vecindad