

obligados á satisfacerlos, sin preterición por ninguna otra clase de servicios. Tal era, también, la ley en el art. 924 del Código de 1829.

Art. 792. Si el buque quedare absolutamente inhabilitado para navegar, el asegurado tendrá obligación de dar de ello aviso al asegurador, telegráficamente siendo posible, y si no, por el primer correo siguiente al recibo de la noticia. Los interesados en la carga que se hallaren presentes, ó, en su ausencia, el capitán, practicarán todas las diligencias posibles para conducir el cargamento al puerto de su destino, con arreglo á lo dispuesto en este Código, en cuyo caso correrán por cuenta del asegurador los riesgos y gastos de descarga, almacenaje, reembarque ó transbordo, excedente de flete, y todos los demás, hasta que se alijen los efectos asegurados en el punto designado en la póliza. (*Arts. 924 y 925 Cód. 1829; 206, ley belga; 391 y 392, Cód. francés.*)

Art. 793. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, el asegurador gozará del término de seis meses para conducir las mercaderías á su destino, si la inhabilitación hubiere ocurrido en los mares que circundan á Europa desde el estrecho del Sund hasta el Bósforo, y un año, si hubiere ocurrido en otro punto más lejano; cuyo plazo se comenzará á contar desde el día en que el asegurado le hubiere dado aviso del siniestro. (*Art. 928, Cód. 1829; 866, 867 y 868, alemán; 203 y 207, ley belga; 636 y 637, Cód. italiano.*)

Art. 794. Si, á pesar de las diligencias practicadas por los interesados en la carga, capitán y aseguradores, para conducir las mercaderías al puerto de su destino, conforme á lo prevenido en los artículos anteriores, no se encontrare buque en que verificar el transporte, podrá el asegurado propietario hacer abandono de las mismas. (*Art. 927, Cód. 1829; 224, ley belga; 394, Cód. francés; 634, italiano.*)

Lo consignado en estos tres artículos se halla en armonía con lo que ya dejamos dicho en los artículos anteriores, y con lo dispuesto por los artículos 924 al 928 del Código derogado. El objeto del legislador no es otro que el de facilitar la conservación y la conducción de las mercaderías,

rias, pero consignando para ello plazos prudenciales que no perjudiquen los intereses del comercio, protegiendo en cuanto es justo los intereses de los asegurados garantizados con la existencia de las cosas. No basta, sin embargo, esta existencia, porque la dilación ilimitada ó excesivamente larga, así como la falta de buque en que conducir las mercaderías al puerto de su destino, son accidentes que para el asegurado representan lo mismo que la pérdida de las cosas.

Tanto los interesados en la carga como el capitán están sujetos á la obligación de conducir las mercaderías á su destino, practicando con este objeto cuantas diligencias sean necesarias y posibles, entendiéndose estos gastos de cuenta del asegurador en cuyo beneficio redundan, puesto que si pone la carga en el puerto á que se destina, y en los plazos legales, ganando la prima, no debe absolutamente nada al asegurado. Ahora bien, éste tiene el derecho de practicar el abandono cuando transcurridos los plazos del art. 793, ó no hallándose nave para el transporte, sus intereses se lastimen, y pueda racionalmente estimar la dilación como una pérdida del cargamento.

Art. 795. En caso de interrupción del viaje por embargo ó detención forzada del buque, tendrá el asegurado obligación de comunicarla á los aseguradores tan luego como llegue á su noticia, y no podrá usar de la acción de abandono hasta que hayan transcurrido los plazos fijados en el art. 793.

Estará obligado además á prestar á los aseguradores cuantos auxilios estén en su mano para conseguir el alzamiento del embargo, y deberá hacer por sí mismo las gestiones convenientes al propio fin, si, por hallarse los aseguradores en país remoto, no pudiere obrar de acuerdo con éstos. (*Art. 929, Cód. 1829; 220, ley alemana; 387 y 388, Cód. francés; 636, italiano.*)

Esta comunicación á los aseguradores se hará telegráficamente, á ser posible, y no pudiendo realizarse así, por el primer correo, á fin de que los aseguradores dispongan también lo necesario para la redención del buque apresado. A pesar de dicho embargo ó detención, el asegurado no puede ejercitar su acción sino dentro de los seis meses ó del año que determina la ley en relación con las distancias.

Para el caso de que el buque apresado y las mercaderías se vendan á tercera persona, el art. 802 determina el inmediato ejercicio de la acción de abandono de que puede disponer libremente el asegurado. Este caso

puede ocurrir lo mismo pasando las cosas á poder de tercero, que adquiriéndolas los mismos asegurados, porque así convenga á sus intereses, y tanto en uno como en otro caso las cosas se consideran perdidas para su dueño, á no ser que este título nuevo tenga el carácter de rescate, en cuyo caso éste lo satisfacen los aseguradores en cuyo beneficio se realiza; pero si en realidad es una reventa, el asegurado es simplemente un comprador, y sus cosas se consideran perdidas y en poder de tercero, que es el que realiza con él un nuevo contrato, de todo punto extraño al primero sobre que se fundó el seguro.

Art. 796. Se entenderá comprendido en el abandono del buque el flete de las mercaderías que se salven, aun cuando se hubiere pagado anticipadamente, considerándose pertenencia de los aseguradores, á reserva de los derechos que competan á los demás acreedores, conforme á lo dispuesto en el art. 580. (*Art. 915, Código 1829; 832, párr. 3º, 4º y 5º, alemán; 218 y 219, ley belga; 386, Cód. francés.*)

Hemos manifestado ya que el asegurador se subroga en la personalidad del asegurado y por consiguiente en todas sus acciones y derechos. El flete es un fruto de la nave, y desde el momento en que se hace el abandono de ella y el asegurado percibe el valor del buque, no tiene derecho á continuar en el disfrute de lo que por su voluntad ha dejado de ser suyo mediante el precio convenido en la póliza.

El flete abandonado es, como dice el Código, el de las *mercaderías que se salven*; claro está que no comprende el de las que se perdieron, ni el de aquellas que fueron vendidas en los puertos de su destino, ó en alguno de los de escala. En estas últimas existe alguna discusión por parte de los autores que opinan que deben comprenderse en el abandono porque representan el fruto del buque, que no siendo ya del asegurado, no debe rendirle beneficios. Hay que tener en cuenta para rebatir esta opinión que el asegurado es dueño del buque hasta el momento en que hace el abandono, y que como los frutos de las cosas pertenecen á los dueños de las mismas, los que representan los fletes hasta entonces son del asegurado.

Las cosas que han llegado felizmente á su destino, y durante las escalas se han desembarcado, rinden sus fletes al naviero, y no pueden ser responsables, lógicamente, de los riesgos que ocurran con posterioridad.

Cauvet dice que por *flete de las mercaderías salvadas* debe entenderse el de las que se hallan á bordo del buque en el momento en que pe-

rece, y no el de las que se han desembarcado, porque el flete que las gravaba se considera ya como adquirido. Las palabras *mercaderías salvadas*, dice el mismo con Fremery, significan que las *mercaderías perdidas* no deben ningún flete.

Los aseguradores, añade Cauvet, han introducido en las pólizas una cláusula que amplie su derecho en el sentido en que algunos, pocos, lo consideran, por la cual el asegurado debe *abandonar todo el flete salvado del viaje durante el cual ha ocurrido el siniestro*, ó, con más amplitud, *el flete de todas las mercaderías desembarcadas con anterioridad al siniestro en los diversos puertos de la escala* (1).

Puede ocurrir también el caso de un navío asegurado por viaje redondo, que verifica el de ida y perece en el de vuelta. ¿Qué flete corresponde al asegurador una vez hecho el abandono por el asegurado? Basta para responder á esta cuestión fijarse en lo que ya hemos consignado, y por ello se verá que el flete que hace suyo el asegurador es el que corresponde al viaje de vuelta, durante el cual se ocasionó la pérdida que dió motivo para el ejercicio de la acción de abandono.

Con objeto de que no quede ninguna duda en el ánimo, en cuanto se refiere á la extensión y alcance del artículo del Código, cuyo sentido hemos fijado conforme con las opiniones de Alauzet, Estrangin, Pardessus, Boulay-Paty, Dageville, Bedarride, Lyon-Caen, Renault, Dalloz, Boistel, Fremery, Cauvet, Haghe y Cruismans y tantos otros tratadistas, reproducimos las siguientes palabras del Tribunal de Casación á que se refieren los autores citados: «Por las palabras *mercaderías salvadas*, ha entendido la ley, indudablemente, tomándolas en su sentido gramatical, las que se han salvado encontrándose expuestas en el siniestro que ha sido causa del abandono.»

Este es, á nuestro modo de ver, el sentido de nuestro Código, como es, sin duda, la doctrina científica imperante en la materia y reconocida por todos los jurisconsultos y autores de Derecho marítimo comercial.

Dada la libertad de contratación, Mr. Cauvet encuentra una cuestión que debemos tocar también nosotros, puesto que se refiere á una condición del contrato de fletamento que puede fácilmente presentarse. El caso que se presenta es el de que un cargador convenga con el naviero en no pagar flete hasta tanto que las mercaderías cargadas lleguen á buen puerto, tanto en el viaje de ida como en el de vuelta, ó bien se contrate gratuito el viaje de ida y un crecido flete para el de vuelta.

(1) ... *tout le fret sauvé du voyage pendant lequel le sinistre a eu lieu, ou bien, suivant une autre formule, le fret de toutes marchandises débarquées même avant le sinistre ou aux divers lieux d'escala.*—Obr. cit., vol. 2º, núm. 404.

En el viaje redondo gratuito como no hay flete no se puede dejar; pero en el segundo caso de la cuestión, puede ocurrir que el viaje de ida sea feliz y en el de vuelta se haga el abandono por perecer en él el buque y salvarse la mercadería. ¿Qué flete será el abandonado? ¿Todo el flete porque no se había contratado á la ida para recargar su valor á la vuelta? Esto sería inicuo, exclama Cauvet; sería necesario deducir la parte correspondiente al viaje de ida. Tal es la equidad, y tal creemos sería la decisión de los Tribunales en semejante caso, porque debe considerarse en él que el flete gratuito de la ida se fundaba en el mayor precio que se había de fijar para el viaje de vuelta. Esta combinación puede presentarse en muchos casos, en que, sin grandes fondos por parte de los comerciantes, les convenga exportar géneros de prueba, importando otros con el importe de aquéllos, proponiéndose realizar esta doble ganancia.

El flete de las mercaderías salvadas, cuando ocurre abandono, se debe, aun cuando se haya recibido por adelantado, sin perjuicio del orden de relación de créditos que establece el art. 580.

Por último, acerca de este tema, ¿puede ser objeto de convenio entre el asegurador y el asegurado el no comprender el flete de las mercaderías salvadas en el caso de un siniestro que motive el abandono?

Este caso, en el que se muestran dudosos los tratadistas extranjeros, se resuelve afirmativamente por la simple lectura del primer párrafo del art. 738, que consigna de un modo terminante que *la póliza del contrato de seguro contendrá, además de las condiciones que libremente consignent los interesados, etc.*

Libremente puede consignarse todo cuanto la ley no ha prohibido que se consigne, y así como no podría hacerse pacto de abandonar parcial ó condicionalmente, porque la ley se opone á ello, puede pactarse la libertad del flete, que queda, por voluntad de la ley, á disposición de la de los contratantes y á su completo arbitrio.

Art. 797. Se tendrá por recibida la noticia para la prescripción de los plazos establecidos en el art. 793, desde que se haga pública, bien por medio de los periódicos, bien por correr como cierta entre los comerciantes de la residencia del asegurado, ó bien porque pueda probarse á éste que recibió aviso del siniestro por carta ó telegrama del capitán, del consignatario ó de algún corresponsal. (*Art. 906, Cód. 1829.*)

Mediante esta determinación de la ley, se evitan fraudes y engaños, que redundarían en perjuicio de los comerciantes, haciendo de todo pun-

to esteril el seguro. Los seis meses, y el año, según las circunstancias de lugar, que concede el art. 793, podrían prolongarse indefinidamente fingiendo retraso en la noticia en caso de un siniestro, y á evitar esto viene el artículo á que nos referimos, señalando el momento en que se hace pública la noticia de un siniestro por la inserción del mismo en un periódico, por considerarse ocurrido entre los mismos comerciantes, ó por carta ó telegrama en que se dé cuenta del sucedido.

Estos medios se ajustan perfectamente á lo que dicta la justicia que debe practicarse cuando existen intereses opuestos bajo el amparo de la ley. Desde el momento en que los comerciantes tienen y consideran como hecho real y positivo un siniestro marítimo, el dueño de las cosas disfruta del derecho de reclamar que sus mercaderías se conduzcan al puerto destinado en los plazos que expresamente determina el Código. Ahora bien; ¿cuándo podrá estimarse que la noticia corre como cierta entre los comerciantes de la residencia del asegurado?

Si la noticia se encuentra en un periódico, si se recibe por carta ó telegrama del capitán, del consignatario ó de algún corresponsal, la cuestión no ofrece duda de ningún género. Pero el caso que debemos resolver es el que concreta el momento en que los comerciantes, sin esos elementos, indiscutibles, dan como cierto un siniestro del que no existen las noticias en la forma apuntada.

Con el fin de simplificar el problema pondremos un ejemplo:

El buque *Europa*, de vuelta de Inglaterra, debe encontrarse de retorno en Santander en un día determinado. Dos días antes se desencadena un temporal en el Cantábrico, y unos cuantos buques que entran de arribada aseguran haber visto naufragar un vapor de las señas del *Europa*, sin poderle prestar auxilio. Pasan los días, y alguna semana, y el buque no regresa; se telegrafía á Inglaterra y el buque salió con rumbo á España, y los demás puntos de la escala afirman el hecho de la feliz salida del buque. En este caso, los comerciantes consideran que el buque perdido es el *Europa*, y el asegurado exige los seis meses legales para la conducción de la carga. ¿No es sobrado el tiempo para la conducción, y los indicios no son suficientes?

También cuando sin cartas ni telegramas de las personas indicadas en el artículo, se recibiere carta de un pasajero salvado del siniestro, aunque esta carta sea familiar, debe considerarse como recibida la noticia, lo mismo que en el caso de que ésta provenga de agentes consulares que aseguren el hecho del siniestro.

Art. 798. Tendrá también el asegurado el derecho de hacer

abandono después de haber transcurrido un año en los viajes ordinarios y dos en los largos, sin recibir noticia del buque.

En tal caso, podrá reclamar del asegurador la indemnización por el valor de la cantidad asegurada, sin estar obligado á justificar la pérdida; pero deberá probar la falta de noticias con certificación del Cónsul ó Autoridad marítima del puerto de donde salió, y otra de los Cónsules ó Autoridades marítimas de los del destino del buque y de su matrícula, que acrediten no haber llegado á ellos durante el plazo fijado.

Para usar de esta acción, tendrá el mismo plazo señalado en el art. 804, reputándose viajes cortos los que se hicieren á la costa de Europa y á las de Asia y África por el Mediterráneo, y respecto de América los que se emprendan á puertos situados más acá de los ríos de La Plata y San Lorenzo, y á las islas intermedias entre las costas de España y los puntos designados en este artículo. (*Arts. 908 y 909, Cód. 1829; 866, alemán; 203, ley belga; 375 y 377, Cód. francés; 633, párr. 1º, y 637, italiano.*)

La falta absoluta de noticias del buque hace presumir su pérdida, siendo esta presunción *juris et jure*, siempre que sea cierta la carencia de noticias, de tal modo, que el asegurado no tiene que practicar otra prueba que no sea la de justificación de esta falta, por medio de certificaciones del puerto de donde salió, del de llegada y del de matrícula del buque.

La diferencia entre viajes cortos y largos salta á la vista con sólo conocer elementalmente la geografía, y apreciar por ella las distancias y el tiempo que se tarda en recorrerlas, dados los medios de locomoción; sin embargo, á nuestro modo de ver, han debido diferenciarse los plazos según se tratase de buques de vapor ó de vela.

Art. 799. Si el seguro hubiere sido contratado á término limitado, existirá presunción legal de que la pérdida ocurrió dentro del plazo convenido, salvo la prueba que podrá hacer el asegurador, de que la pérdida sobrevino después de haber terminado su responsabilidad. (*Art. 910, Cód. 1829; 208, ley belga; 376, Código francés; 633, párr. 2º, italiano.*)

En igual sentido se expresaba el art. 910 del Código anterior. No pudiéndose fijar el momento en que ocurrió el siniestro, se establece en beneficio del asegurado esta presunción *juris tantum*, porque pudiendo haber ocurrido dentro del plazo del seguro, cuyo fin es librar de pérdidas, la presunción debe inclinarse á favor de quien paga una prima para verse libre de los riesgos del mar por los cuales ha perdido el disfrute de las cosas aseguradas.

Art. 800. El asegurado, al tiempo de hacer el abandono, deberá declarar todos los seguros contratados sobre los efectos abandonados, así como los préstamos tomados á la gruesa sobre los mismos, y hasta que haya hecho esta declaración, no empezará á correr el plazo en que deberá ser reintegrado del valor de los efectos. (*Art. 911, Cód. 1829; 873, párr. 3º alemán; 211, ley belga; 379, Cód. francés; 638, párr. 1º y 2º, italiano.*)

Si cometiere fraude en esta declaración, perderá todos los derechos que le competan por el seguro, sin dejar de responder por los préstamos que hubiere tomado sobre los efectos asegurados, no obstante su pérdida. (*Art. 919, Cód. 1829; 212, ley belga; 380, Código francés; 638, párr. 3º, italiano.*)

Mediante estas declaraciones puede practicarse la reducción del seguro bien por existir otros que sumen mayor valor del que la cosa tenga, bien por existir préstamos que cubran todo el valor de las cosas aseguradas, ó bien porque proceda, como puede ocurrir, la anulación del contrato.

Si hubiera fraude en las declaraciones que pide el artículo, en consonancia con los arts. 911 y 912 del Código de 1829, el asegurado perderá todos sus derechos al seguro; pero si en vez de fraude existe un error de concepto, en este caso no cabrá otra cosa que el castigo impuesto anteriormente á los que por ignorancia ó negligencia no tienen conocimiento exacto de sus negocios.

Art. 801. En caso de apresamiento de buque, y no teniendo tiempo el asegurado de proceder de acuerdo con el asegurador, ni de esperar instrucciones suyas, podrá por sí, ó el capitán en su defecto, proceder al rescate de las cosas aseguradas, poniéndolo en conocimiento del asegurador en la primera ocasión.

Éste podrá aceptar ó no el convenio celebrado por el asegurado ó el capitán, comunicando su resolución dentro de las veinticuatro horas siguientes á la notificación del convenio.

Si lo aceptase, entregará en el acto la cantidad concertada por el rescate, y quedarán de su cuenta los riesgos ulteriores del viaje, conforme á las condiciones de la póliza. Si no lo aceptase, pagará la cantidad asegurada, perdiendo todo derecho á los efectos rescatados; y si dentro del término prefijado no manifestare su resolución, se entenderá que rechaza el convenio. (*Arts. 917 y 918, Código 1829; 220 y 221, ley belga; 395 y 396, Cód. francés; 641, italiano.*)

El acto de proceder al rescate de las cosas apresadas, así como el de procurar la salvación de éstas, de que ya nos hemos ocupado, resultan soluciones favorables al asegurador, cuya pérdida se disminuye si en la gestión de estos cometidos el éxito favorece á los obligados á prestar los servicios de rescate ó de salvación. Ahora bien, la aceptación por parte de los aseguradores se ha de manifestar dentro de las veinticuatro horas siguientes á la notificación del convenio, mediante el cual el asegurador puede por el rescate librarse del pago de la cantidad asegurada á que viene obligado.

Las demás condiciones del artículo, en cuanto á la aceptación ó no aceptación del convenio, se fundan en la equidad y en los principios á que tantas veces nos hemos referido tratando de esta misma materia.

Art. 802. Si, por haberse represado el buque, se reintegrara el asegurado en la posesión de sus efectos, se reputarán avería todos los gastos y perjuicios causados por la pérdida, siendo de cuenta del asegurador el reintegro; y si, por consecuencia de la represa, pasaren los efectos asegurados á la posesión de un tercero, el asegurado podrá usar del derecho de abandono. (*Arts. 919 y 920, Cód. 1829; 371 y párr. 1º del 403, francés.*)

Porque en el primer caso cabe y es admisible la reparación, si ésta no excede de los límites señalados, y en el segundo no cabe reparación de daños, sino pago de la totalidad de las cosas perdidas ya definitivamente.

Art. 803. Admitido el abandono, ó declarado admisible en juicio, la propiedad de las cosas abandonadas, con las mejoras ó desperfectos que en ellas sobrevengan desde el momento del abandono, se transmitirá al asegurador, sin que le exonere del pago la reparación del buque legalmente abandonado. (*Arts. 913 y 914, Código 1829; 872, alemán; 216, ley belga; 385, Cód. francés; 640, italiano.*)

Obedece esta disposición al criterio sentado en la parte doctrinal que encabeza este capítulo, estableciendo el principio de que *l'assuré subroge les assureurs en son lieu et place* (1).

El abandono se realiza por el concierto de las voluntades del asegurado y el asegurador ó por ministerio de la ley. En cualquiera de estos casos, es indudable que una vez pagado el valor de las cosas éstas pasan á poder del asegurador por haber recibido del asegurado el precio, *sin que le exonere del pago la reparación del buque legalmente abandonado*, porque como se lo apropia vendría á descontarse una suma destinada en beneficio del mismo asegurador, y ajena completamente al asegurado, á quien, en caso de abandono, nada importa cuanto pueda hacerse por las cosas que se hallan ya en dominio de persona distinta.

Art. 804. No será admisible el abandono:

1º Si las pérdidas hubieren ocurrido antes de empezar el viaje. (*Art. 902, Cód. 1829; 200, ley belga; 370, Cód. francés.*)

2º Si se hiciera de una manera parcial ó condicional, sin comprender en él todos los objetos asegurados. (*Art. 903, Cód. 1829; 870, alemán; 202, ley belga; 372, Cód. francés.*)

3º Si no se pusiere en conocimiento de los aseguradores el propósito de hacerlo, dentro de los cuatro meses siguientes al día en que el asegurado haya recibido la noticia de la pérdida acaecida, y si no se formalizara el abandono dentro de diez, contados de igual manera, en cuanto á los siniestros ocurridos en los puertos de Europa, en los de Asia y África en el Mediterráneo, y en los de América desde los ríos de La Plata á San Lorenzo, y dentro

(1) Emérigon.

de diez y ocho respecto á los demás. (*Art. 904, Cód. 1829; 869, alemán; 203, ley belga; 373, Cód. francés.*)

4º Si no se hiciere por el mismo propietario ó persona especialmente autorizada por él, ó por el comisionado para contratar el seguro.

De todas las disposiciones de este artículo nos hemos ocupado con la debida extensión, y afectan unas á la doctrina del contrato, que ya queda desarrollada, y otras al procedimiento, para que con arreglo á aquélla surta efecto el abandono.

El Código introduce en esta parte una modificación digna de tenerse en cuenta; en la legislación pasada, señalándose plazo para hacer el abandono, se dejaba al arbitrio del asegurado la época ó el tiempo en que había de formalizarlo, lo cual, como dice el autor del preámbulo, «además de producir cierta confusión, nociva siempre á los intereses mercantiles, perjudica notablemente al asegurador, que entretanto carece de los datos y documentos necesarios para considerar admisible ó no la reclamación.» La legislación actual, obedeciendo á las reglas establecidas para estos actos, determina con precisión el plazo para el abandono, y el término para su justificación.

Art. 805. En el caso de abandono, el asegurador deberá pagar el importe del seguro en el plazo fijado en la póliza, y no habiéndose expresado término en ella, á los sesenta días de admitido el abandono ó de haberse hecho la declaración del art. 803. (*Artículo 885, Cód. alemán; 216, párr. 2º, ley belga; 640, párr. 2º, Cód. italiano.*)

Este artículo, basado en otro del Código de 1829, también complementa las disposiciones derogadas; pues previendo el caso de que no se haya señalado un plazo para el pago del seguro, pone un término prudencial, que al mismo tiempo que resulta breve, no lastima los intereses de los aseguradores.

TÍTULO IV

De los riesgos, daños y accidentes del comercio marítimo.

SECCIÓN PRIMERA

DE LAS AVERÍAS

Antes de hacer el estudio doctrinal de esta parte del Derecho mercantil, como cuestión previa, que afecta no sólo al método de estos estudios sino también á las modificaciones hechas en su desenvolvimiento progresivo, es necesario conocer el pensamiento del legislador. Este dice en la exposición de motivos, de que tan continuamente venimos ocupándonos, lo siguiente:

«Aunque las innovaciones que introduce el proyecto en esta materia no son de tanta transcendencia como las realizadas en los contratos de préstamo á la gruesa y de seguros marítimos, ofrecen bastante importancia porque mejoran la doctrina de nuestro Código, no sólo en cuanto al orden y método seguido en la exposición, sino también en cuanto al fondo, resolviendo muchas de las dudas á que da motivo la legislación vigente, y completándola en algunos puntos que han pasado inadvertidos para el legislador.

»Fijando la consideración en el método, es innegable que el proyecto acusa una verdadera superioridad sobre el Código vigente. Sin duda, por no haberse formado los autores del mismo una idea clara y completa de todo el conjunto de relaciones jurídicas que nacen de los daños que ocasionan los accidentes marítimos en el buque y en el cargamento, aparecen confundidos y mezclados, bajo un solo título, los preceptos que fijan la naturaleza de estos daños y los que señalan el procedimiento que ha de seguirse para justificar su existencia y estimación, ó para determinar la manera de contribuir á la indemnización, tratándose separadamente, como si no estuviesen sujetos á las mismas disposiciones, los daños sobrevenidos por naufragio ó arribada forzosa.