

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.

»El proyecto pone remedio á esta confusión, distribuyendo en dos títulos la materia que el Código vigente comprende en uno solo; dedica el primero á exponer la naturaleza de los diversos daños y perjuicios producidos por cualquier accidente marítimo, y muy especialmente los que provienen de arribada forzosa, abordaje ó naufragio, y destina el segundo á consignar, con toda amplitud, las reglas para proceder á la justificación y liquidación de los daños que merecen la calificación de averías.»

Observa Desjardins (1) que han contendido los eruditos acerca de la etimología de la palabra avería. Gluck la encuentra originada en las palabras *hafen* ó *haben*; de Vieg, en la hebrea *habar*; Boxhorn, le da un origen árabe; van Weytsen, se lo da griego (*εάρος* y *άβαρης*); Delaborde, lo ve en las palabras *aver*, *haver*, *avere*, empleados en la Edad Media por las lenguas meridionales; Johnson, en su Diccionario, la cree en las radicales sajonas *healp*, *half*; según Marshall, Govare, la origina del latín *averare*, y cada autor, según sus aficiones y estudios, la encuentra en un idioma ó en otro, justificando á Desjardins, y sobre todo á Emérigon, que aseguraba, no ya sólo que nada se sabía de positivo en estas disquisiciones, sino que es de todo punto imposible el esclarecimiento de tal etimología.

Averías, según Henri Marey (2), son todos los gastos extraordinarios hechos para el buque y para el cargamento, conjunta ó separadamente, y todos los daños que sobrevengan al uno y al otro desde la carga y la partida, hasta la vuelta y la descarga.

Las averías tienen una significación limitada, pues, como hemos visto en el título anterior, la acción de abandono abarcando todo el valor de las cosas, considerándolas como perdidas, aunque no lo estén en su totalidad, hace nula la acción de avería, que se reduce á los daños y á los gastos, no sólo extraordinarios, sino que no pasen de un límite, fuera del cual puede considerar el dueño como perdidas las cosas; por ejemplo, el exceso por valor de las tres cuartas partes del que tenga el buque.

Las averías, según muchos autores, cuya opinión seguimos, se remontan al origen del Derecho marítimo, bien en sus leyes, bien en las costumbres comerciales de los pueblos, citando Desjardins como ejemplo el texto del contrato á la gruesa conservado en el discurso de Demóstenes contra Lacrito, el cual implica una reglamentación formal de las averías comunes, adoptada por la legislación comercial de los atenienses. En el tit. II del libro XIV de las Pandectas, titulado *De lege rhodia de jactu*, en los roles de Olerón, en las leyes de Partida y en el Consulado

(1) *Traité de Droit commercial maritime*, tome quatrième.

(2) *Code de commerce du royaume d'Italie*.

del mar, aparecen de un modo claro las averías, convirtiéndose en leyes aquellos gastos que la equidad debe repartir entre todos los que reciben un beneficio por ellos.

Aceptando, pues, la definición de Marcy, que concreta la de la ley, pasemos al concepto de las averías que se determina por el Código.

**Art. 806.** Para los efectos del Código, serán averías:

1º Todo gasto extraordinario ó eventual que, para conservar el buque, el cargamento ó ambas cosas, ocurriere durante la navegación.

2º Todo daño ó desperfecto que sufre el buque desde que se hiciera á la mar en el puerto de salida hasta dar fondo y anclar en el de su destino, y los que sufran las mercaderías desde que se cargaren en el puerto de expedición hasta descargarlas en el de su consignación. (*Art. 930, Cód. 1829; 702 y 703, alemán; 99, ley belga; 397, Cód. francés; 642, párr. 1º, italiano.*)

Se reputan averías todos los gastos extraordinarios ó eventuales, lo mismo en nuestro Código que en los demás, que consignan la misma frase para expresarlas.

Ahora bien; se hace preciso determinar que estos gastos han de ser realmente *extraordinarios ó eventuales*, ó sean de los que no se comprenden en las obligaciones comunes ú ordinarias del naviero ó del fletador.

Arnould (1) dice que son gastos extraordinarios los no comprendidos en los desembolsos ordinarios del viaje que se hacen precisos para sostener el buque en condiciones de transportar la carga.

Son extraordinarios todos los imprevistos que se realizan por circunstancias especiales que son extrañas de todo punto á lo normal y ordinario de un viaje marítimo. Son ordinarios, por ejemplo, los gastos que se ocasionen por la entrada en un puerto de los de escala, por remolques, visita, sanidad, etc., y son extraordinarios los que por estos mismos conceptos se satisfagan por resultas de una arribada forzosa para salvar la nave ó el cargamento.

Puede ocurrir también que un buque entre en puerto que no sea de

(1) *All expenses not included in the ordinary disbursements of the voyage, which are necessary for keeping the ship in a proper condition to transport the cargo.—On the law of marine.*

escala sin necesidad de la arribada, y en este caso aun cuando los gastos que se produce son extraordinarios, no se pueden considerar como averías, porque se han causado, no para la conservación del buque ó del cargamento, sino por la voluntad del capitán ó del naviero, contraviendo los términos del contrato; lo mismo ocurrirá cuando indebidamente se prolongue el viaje del buque, porque entonces los gastos que se realizan pueden considerarse como menudos y ordinarios propios de la navegación.

El concepto del Código para la consideración de las averías es que los gastos sean *extraordinarios ó eventuales*, y que ocurran *durante la navegación*. Desde el momento en que, como atinadamente observan los Sres. La Serna y Reus en sus comentarios al Código de 1829, hay casos en que se consideran averías comunes en buques anclados en el puerto de partida, es verdaderamente un absurdo limitar éstas como regla al momento preciso de la navegación del buque.

El art. 818 de este Código, y su semejante el 967 del anterior, son excepción de la regla determinada en los dos Códigos al definir las averías.

Pueden ocurrir riesgos dentro del puerto de partida, y resultado de éstos producirse gastos que constituyan verdaderas averías, á las que deben contribuir equitativamente los interesados en el buque y en el cargamento, por redundar en beneficio y utilidad común, que es el fundamento de la distribución proporcional de las averías. Así piensan muchos comentaristas; pero este criterio se reduce á una teoría sin aplicación en el terreno de la práctica.

El buque, pues, ha de hacerse á la mar, y una vez en estas condiciones, cuanto se ejecute para su salvación ó la del cargamento, que produzca gastos extraordinarios ó eventuales, constituye una avería. Tal es la regla de Derecho establecida desde 1829 y consagrada por la legislación actual.

Las averías pueden sufrirse en el buque y en el cargamento, y á diferenciar estos dos casos acude el núm. 2º del artículo. En cuanto al buque, son averías los daños ó desperfectos causados desde que se hizo á la mar, hasta que fijó las anclas en el puerto de su destino, siendo, como hemos dicho al ocuparnos especialmente del número anterior, una excepción lo consignado en el art. 818, y una regla la de que ocurran los gastos durante la navegación, de tal modo que al cesar éste y dar fondo la nave cesan las razones de las averías en el sentido y alcance de la ley escrita.

En lo que se refiere á las mercaderías, consigna el Código que para que se reputen sus daños como averías es necesario que éstos ó los des-

perfectos se sufran *desde que se cargaren en el puerto de expedición hasta descargarlas en el de su consignación*, lo cual parece contradictorio con lo expuesto en el núm. 1º. Según éste, los gastos extraordinarios ó eventuales son averías cuando ocurren *durante la navegación*; y según el número 2º, los daños ó desperfectos de las mercaderías son averías *desde que se cargaren en el puerto de expedición hasta descargarlas en el de su consignación*.

Por este singular mecanismo puede ocurrir fácilmente que se discutan en los Tribunales ambas teorías con buena fe por los dos contendientes, y no sólo con buena fe, sino con razón de ambos. El dueño de las mercaderías averiadas pide á todos los interesados en el buque y en el cargamento, cuando aquél se halla aún en el puerto de partida, el prorrateo de averías, fundándose en el núm. 2º del art. 806, y dichos interesados, fundándose en el núm. 1º del mismo artículo, las niegan: el ejemplo no es de difícil realización. El dueño de las mercaderías pide, en uso de su derecho, que *habiéndose cargado éstas*, se pague lo correspondiente para cubrir los *daños ó desperfectos*, y los demás interesados, ejercitando también un derecho propio, niegan, fundándose en que, no habiéndose ocasionado los gastos *durante la navegación*, nada deben.

Como puede apreciarse, es ocioso en el párrafo primero el consignar que *ocurriere durante la navegación*, y no sólo es ocioso, sino que resulta contradictorio y perjudicial.

Es lamentable que el legislador, que con tanto acierto y justicia ha tratado otras importantísimas cuestiones, haya pasado de ligero sobre ésta que tanto afecta al derecho comercial y al buen sentido, lastimados por un solo golpe.

Si todos los gastos extraordinarios que se ocasionan en el buque ó en la carga, ó en ambas cosas, tienen por objeto la utilidad y el beneficio común, deben ir de cuenta y á cargo de la comunidad, no desde que el buque leve anclas, sino desde que éste ó las mercaderías se pusieron en condiciones de sufrir los daños ó desperfectos constitutivos de las averías. Esto lo dictan la justicia y el sentido común, y de tal modo es así, que así lo consigna el núm. 2º del artículo, en pugna con el 1º.

A pesar de lo que dice el núm. 1º, nosotros no vacilamos en calificar y sostener como averías, á cuya participación concurren todos los interesados, aquellas que se causen en mercaderías *embarcadas*, dentro del puerto de partida, cuando éstas reúnan las condiciones de gruesas, y hayan venido á redundar en beneficio de la nave ó del cargamento, y por consiguiente en pro de los intereses comunes.

Se defiende esta interpretación de la ley por el citado núm. 2º y por los artículos 811 y siguientes, de que más adelante nos ocupamos.

**Art. 807.** Los gastos menudos y ordinarios propios de la navegación, como los de pilotaje de costas y puertos, los de lanchas y remolques, anclaje, visita, sanidad, cuarentenas, lazareto y demás llamados de puerto, los fletes de gabarras y descarga hasta poner las mercaderías en el muelle, y cualquier otro común á la navegación, se considerarán gastos ordinarios á cuenta del fletante, á no mediar pacto expreso en contrario. (*Arts. 932 y 933, Código 1829.*)

Viene este artículo á explicar más aún el concepto de gastos *extraordinarios* que se menciona en el anterior. Se ve la diferencia entre los gastos previstos, los que representan lo habitual y ordinario del comercio, que deben considerarse de cuenta del fletante suponiéndolos incluidos en el flete, y los que se ocasionan por una razón poderosa, deliberadamente, proponiéndose evitar mayores daños, y producir el beneficio general, que debe por tanto concurrir al daño parcial, en provecho de todos producido.

Aquí vemos que el Código determina, por medio de hechos, la diferencia entre gastos ordinarios y extraordinarios en una navegación. Todos aquellos que son inherentes á las cosas y á su propia naturaleza, todos los que son obligados en la vida normal del comercio marítimo, son gastos ordinarios, y en tal sentido, sólo á mediar pacto en contrario, se admite que recaiga sobre ellos la calificación distinta que merecen los que por cualquier accidente del mar sobrevienen inesperadamente y se hacen precisos para la salvación del buque ó del cargamento.

Como es natural, al ocuparnos de la salvación del buque, nos referimos también á la del pasaje.

**Art. 808.** Las averías serán:

1° Simples ó particulares.

2° Gruesas ó comunes. (*Arts. 702 y 703, Cód. alemán; 101, ley belga; 399, Cód. francés; 642, párr. 2°, italiano.*)

El art. 934 del Código de 1829 establecía tres clases de averías: *ordinarias, simples ó particulares y gruesas ó comunes*. Las averías ordinarias no tenían ninguna razón de ser, ni eran ni son constitutivas de averías, porque se fundaban sobre gastos no sólo ordinarios, sino también precisos para realizar la navegación. El art. 807 del Código actual determina con claridad y específicamente lo que el art. 933 del Código an-

terior consideraba como gastos de avería ordinaria. Esta avería, como hemos dicho, carece de fundamento; las averías consisten en los gastos *extraordinarios ó eventuales* para salvar el buque ó el cargamento, y todo gasto que no revista estos caracteres es de cuenta del fletante, á no mediar pacto expreso en contrario; pero aun mediando éste, y no siendo de cuenta del fletante solo, entrarán en la cuenta de los demás estos gastos, no como una avería, sino como una obligación libremente contraída.

«De acuerdo con los buenos principios, dice la exposición de motivos, el proyecto sólo reconoce dos clases de averías, simples ó particulares y gruesas ó comunes, desapareciendo del tecnicismo jurídico lo que impropiamente califica de avería ordinaria el Código vigente: declara avería gruesa los alimentos, salarios y gastos del buque detenido, mientras se obtiene el rescate, y los gastos de la liquidación de la avería; aumenta las atribuciones del capitán para disponer por sí la ejecución de ciertas medidas en casos extraordinarios; exime de toda responsabilidad al cargamento transbordado en lanchas ó barcas para aligerar el buque por la pérdida del mismo, y modifica algunas disposiciones sobre arribada forzosa, para ponerlas en armonía con las reformas introducidas en otros lugares del proyecto.»

Todos los Códigos han borrado de sus páginas las *averías ordinarias*: el portugués, en el art. 1845; el francés, en el 399; el argentino, el chileno, el mejicano, y tantos otros más, adoptan la clasificación de averías en la misma forma que se consigna en el Código vigente. La ley belga de 21 de Agosto de 1879 y el art. 962 del Código de Guatemala solamente expresan que *las averías son comunes ó particulares*; los señores La Serna y Reus, comentando el Código de 1829, decían acerca de estas clasificaciones: «¿No sería mejor que en lugar de la doble denominación de *simples ó particulares, y gruesas ó comunes*, usara el Código una sola denominación? Parécenos que sí, porque no podemos aplaudir las redundancias en los Códigos. En este caso preferiríamos las denominaciones de *particulares y comunes*, porque son mucho más significativas y exactas que las de *simples y gruesas*.» En efecto, la sencillez de la ley belga y del Código de Guatemala es preferible á la redundancia de nuestro Código. En aquella sencillez se expresa todo lo que comprenden y representan las distintas clases de averías, sin que de la redundancia del Código vigente resulte mayor suma de doctrina, ni más amplitud y fuerza en los conceptos.

El Código italiano sigue la misma clasificación que el nuestro, y dice en su art. 642: *Le avarie sono di due specie, avarie grosse ó comuni el avarie semplici ó particolari.*

Averías *simples ó particulares* son las que provienen de accidentes marítimos, ó de vicio propio de las cosas, así como los desembolsos hechos para repararlas, sin que ni unos ni otros redunden en el beneficio y utilidad común de todos los interesados en el buque y en su carga.

En estas averías, como más adelante veremos, se sigue el principio *res perit domino*.

Averías *gruesas ó comunes* son las que deliberadamente se causan en el buque y en el cargamento, en todo ó en parte, y los gastos que se hagan y resulten de ellas, en beneficio y utilidad común de todos los interesados.

Estas averías producen una obligación común, puesto que común fué el beneficio.

**Art. 809.** Serán averías simples ó particulares, por regla general, todos los gastos y perjuicios causados en el buque ó en su cargamento que no hayan redundado en beneficio y utilidad común de todos los interesados en el buque y su carga, y especialmente las siguientes:

1ª Los daños que sobrevinieren al cargamento desde su embarque hasta su descarga, así por vicio propio de la cosa, como por accidente de mar ó por fuerza mayor, y los gastos hechos para evitarlos y repararlos.

2ª Los daños y gastos que sobrevinieren al buque en su casco, aparejos, armas y pertrechos, por las mismas causas y motivos, desde que se hizo á la mar en el puerto de salida hasta que ancló y fondeó en el de su destino.

3ª Los daños sufridos por las mercaderías cargadas sobre cubierta, excepto en la navegación de cabotaje, si las Ordenanzas marítimas lo permiten.

4ª Los sueldos y alimentos de la tripulación cuando el buque fuere detenido ó embargado por orden legítima ó fuerza mayor, si el fletamento estuviere contratado por un tanto el viaje.

5ª Los gastos necesarios de arribada á un puerto para repararse ó aprovisionarse.

6ª El menor valor de los géneros vendidos por el capitán en arribada forzosa, para pago de alimentos y salvar á la tripulación,

ó para cubrir cualquiera otra necesidad del buque, á cuyo cargo vendrá el abono correspondiente.

7ª Los alimentos y salarios de la tripulación mientras estuviere el buque en cuarentena.

8ª El daño inferido al buque ó cargamento por el choque ó abordaje con otro, siendo fortuito é inevitable.

Si el accidente ocurriere por culpa ó descuido del capitán, éste responderá de todo el daño causado.

9ª Cualquier daño que resultare al cargamento por faltas, descuido ó baterías del capitán ó de la tripulación, sin perjuicio del derecho del propietario á la indemnización correspondiente contra el capitán, el buque y el flete. (*Art. 935, Cód. 1829; 709, alemán; 403 y 407, francés; 646, italiano.*)

**Art. 810.** El dueño de la cosa que dió lugar al gasto ó recibió el daño, soportará las averías simples ó particulares. (*Art. 934, Código 1829; 703, párr. 2º, alemán; 104, párr. 2º, ley belga; 404, Cód. francés; 647, párr. 1º, italiano.*)

Estos dos artículos se refieren en todo á la doctrina que dejamos consignada al ocuparnos del que les precede. Las averías simples ó particulares las sufre el dueño de la cosa, sin que entren á participar en ellas los demás interesados en el buque y en el cargamento, porque no sólo no se causan deliberadamente y en beneficio de todos, sino que se producen ó por la naturaleza propia de la cosa, que desmerece ó se pierde, ó por fuerza y accidente de mar que recaen sobre ella.

Cuando el fletamento estuviere contratado por un tanto el viaje, es avería simple el daño que sufra, porque el fletante debe el servicio de la tripulación durante todo el tiempo del embargo ó de la detención del buque, estimándose que se ha hecho cargo de los riesgos del viaje desde el momento en que ha determinado precio. Todo lo contrario ocurre en el núm. 40 del art. 814, que se considera avería gruesa ó común, porque durante la determinación ó el embargo del buque el fletante no recibe flete, ni, en su consecuencia, se hace deudor de los servicios de la tripulación.

El valor de los géneros vendidos por el capitán en caso de arribada forzosa, se calculará por el precio á que se vendan los mismos en el puerto de consignación, y, en caso de pérdida del buque, el capitán sólo deberá el valor de los géneros vendidos, sin hacer estimación de los que,

resto de aquéllos, perecieron en el naufragio. Esta doctrina la sustentan también los señores La Serna y Reus.

**Art. 811.** Serán averías gruesas ó comunes, por regla general, todos los daños y gastos que se causen deliberadamente para salvar el buque, su cargamento, ó ambas cosas á la vez, de un riesgo conocido y efectivo, y en particular las siguientes:

1ª Los efectos ó metálico invertidos en el rescate del buque ó del cargamento apresado por enemigos, corsarios ó piratas, y los alimentos, salarios y gasto del buque detenido mientras se hiciera el arreglo ó rescate.

2ª Los efectos arrojados al mar para aligerar el buque, ya pertenezcan al cargamento, ya al buque ó á la tripulación, y el daño que por tal acto resulte á los efectos que se conserven á bordo.

3ª Los cables y palos que se corten ó inutilicen, las anclas y las cadenas que se abandonen, para salvar el cargamento, el buque ó ambas cosas.

4ª Los gastos de alijo ó transbordo de una parte del cargamento para aligerar el buque y ponerlo en estado de tomar puerto ó rada, y el perjuicio que de ellos resulte á los efectos alijados ó transbordados.

5ª El daño causado á los efectos del cargamento por la abertura hecha en el buque para desaguarlo é impedir que zozobre.

6ª Los gastos hechos para poner á flote un buque encallado de propósito con objeto de salvarlo.

7ª El daño causado en el buque que fuere necesario abrir, agujerear ó romper para salvar el cargamento.

8ª Los gastos de curación y alimento de los tripulantes que hubieren sido heridos ó estropeados defendiendo ó salvando el buque.

9ª Los salarios de cualquier individuo de la tripulación detenido en rehenes por enemigos, corsarios ó piratas, y los gastos necesarios que cause en su prisión, hasta restituirse al buque, ó á su domicilio si lo prefiriere.

10. El salario y alimentos de la tripulación del buque fletado

por meses, durante el tiempo que estuviere embargado ó detenido por fuerza mayor ú orden del Gobierno, ó para reparar los daños causados en beneficio común.

11. El menoscabo que resultare en el valor de los géneros vendidos en arribada forzosa para reparar el buque por causa de avería gruesa.

12. Los gastos de la liquidación de la avería. (*Art. 936, Código 1829; 702, párr. 1º, y 708, alemán; 102, párr. 1º, y 103, ley belga; 400, Cód. francés; 643, italiano.*)

Son, pues, requisitos esenciales de las averías gruesas ó comunes:

Primero. Deliberación previa para ocasionar los daños y los gastos.

Segundo. Riesgo conocido y efectivo del que se trata de librar al buque, al cargamento, ó á ambas cosas á la vez; y

Tercero. Daño ó gasto ocasionado.

Como se ve, por lo que ya hemos manifestado á la cabeza de este título, y por este artículo, la avería gruesa ó común redundará en beneficio de todos; pues siendo efectivo y conocido el riesgo para el cual se delibera el daño, en caso adverso, la pérdida total es una fatalidad que quería evitarse, y en caso favorable, se ha logrado vencer ese peligro y con él salvar al buque, á todo ó parte del cargamento y á las personas embarcadas.

Por estas causas el Código divide el gasto de la avería con arreglo á la equidad y á la justicia.

**Art. 812.** A satisfacer el importe de las averías gruesas ó comunes contribuirán todos los interesados en el buque y cargamento existente en él al tiempo de ocurrir la avería. (*Art. 937, Código 1829; 702, párr. 2º, alemán; 104, párr. 1º, ley belga; 401, Código francés; 647, párr. 2º, italiano.*)

Por la razón de ser todos ellos interesados y recibir los beneficios que resulten del daño ocasionado deliberadamente. Las mercaderías arrojadas y los géneros perdidos no contribuyen para nada; pues, como significa terminantemente el artículo, es preciso que existan *al tiempo de ocurrir la avería*.

Véase la Sección segunda de este título en lo que afecta á la liquidación de las averías y particularmente lo dispuesto en los artículos 854.