

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 el caso de variar de rumbo, si pudiere descargar en el puerto á que iban consignados, el capitán podrá arribar 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.

El buque que recoge cargamento de otro, náufrago, no se obliga á más que á su conducción al puerto adonde 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. 845. Si en el buque no hubiere interesado en la carga que pueda satisfacer los gastos y los fletes correspondientes al salvamento, el Juez ó Tribunal 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 hubiere podido averiguar quiénes fueren sus legítimos dueños.

En ambos casos se procederá con la publicidad y formalidades determinadas en el art. 579, y el importe líquido de la venta se constituirá en depósito seguro, á juicio del Juez ó Tribunal para entregarlo á sus legítimos dueños.

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.

Á 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.

TÍTULO V

De la justificación y liquidación de las averías.

SECCIÓN PRIMERA.

DISPOSICIONES COMUNES Á TODA CLASE DE AVERÍAS.

«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. Trátándose 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).

Art. 846. 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^a La justificación de la avería se verificará en el puerto donde se hagan las reparaciones, si fueren necesarias, ó en el de descarga

2^a La liquidación se hará en el puerto de descarga, si fuere español.

3^a Si la avería hubiere ocurrido fuera de las aguas jurisdiccionales de España, ó se hubiere vendido la carga en puerto extranjero por arribada forzosa, se hará la liquidación en el puerto de arribada.

4^a Si la avería hubiese 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^a y 2^a. (*Arts. 711, 716 y 729, Código alemán; 100 y 118, belga; 414, francés; 658, italiano.*)

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 encuentran 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,

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

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, este 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. 847. 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 ó Tribunal 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 asegurador.

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

Art. 848. Las demandas sobre averías no serán admisibles si no 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. (*Art. 849, Cód. alemán; 408, francés.*)

Las cuantías determinadas en este artículo merecen la suficiente con-

sideración 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. 849. 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.

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. 850. 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 tasan 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. (*Arts. 706 y 707, Cód. alemán.*)

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.

SECCIÓN SEGUNDA

DE LA LIQUIDACIÓN DE LAS AVERÍAS GRUESAS

Art. 851. Á instancia del capitán se procederá privadamente, mediante el acuerdo de todos los interesados, al arreglo, liquidación y distribución de las averías gruesas.

Á 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 ó Tribunal competente, que lo será el del puerto donde hayan de practicarse aquellas diligencias, conforme á las disposiciones de este Código, ó al Cónsul de España, si lo hubiese, y si no, á la Autoridad local, cuando hayan de verificarse en puerto extranjero. (*Art. 118 Cód. belga; 658, italiano.*)

Art. 852. 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.

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 solo 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. 853. Nombrados los peritos por los interesados ó por el Juez ó Tribunal, 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 de 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. (*Art. 119, Código belga.*)

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. 854. La evaluación de los objetos que hayan de contri-

buir á la avería gruesa, y la de los que constituyen la avería, se sujetará á las reglas siguientes:

1^a 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^a 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^a Si las mercaderías estuvieren averiadas, se apreciarán por su valor real.

4^a 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^a 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 compra expedidas en el puerto de embarque, aumentando á su importe los gastos y fletes causados posteriormente.

6^a 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^a El buque se tasará por su valor real en el estado en que se encuentre.

8^a Los fletes representarán el 50 por 100 como capital contribuyente. (*Arts. 711, 712, 713, 714, 715, 716, 717 y 723, Cód. ale-*

mán; 105, 107 y 110, belga; 401, 402, 415 y 417, francés; 654, 655 y 656, italiano.)

Art. 855. Las mercaderías cargadas en el combés del buque contribuirán á la avería gruesa si se salvaren; 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 los 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. (*Art. 710, Código alemán; 109, belga; 421, francés; 650 y 656, italiano.*)

Con respecto de 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. 856. 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. (*Art. 725, Cód. alemán; 106, belga; 419, francés; 648, italiano.*)

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 salva-

ción 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. 857. 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 ó Tribunal, pasará el expediente íntegro al liquidador nombrado para que proceda á la distribución de la avería. (*Artículos 730 y 731, Cód. alemán.*)

Art. 858. 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 artículo 854.

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.