

demnización debida por muerte ó lesiones de las personas (1).

Si el abordaje tuviere lugar entre buques españoles en aguas extranjeras, ó si, verificándose en aguas libres, los buques arribaren á puerto extranjero, el Cónsul de España en aquel puerto instruirá la sumaria averiguación del suceso, remitiendo el expediente al Capitán general del departamento más inmediato para su continuación y conclusión (2).

(1) Art. 838 del vigente Código de Comercio.

(2) Art. 839 de id.

CAPÍTULO VII

De los naufragios, según el vigente Código de Comercio.

166.—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 (1).

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 artículos 610, 612, 614 y 621 (2).

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 entregárselos, y con preferencia á otra cualquiera obligación si las mercaderías se vendiesen (3).

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 puede recibir.

Si algún Capitán se negase sin justa causa á recibir la que le corresponda, el Capitán náufrago protestará contra él, ante dos oficiales de mar, los daños y perjuicios que de ello se si-

(1) Art. 840 del vigente Código de Comercio.

(2) Art. 841 de id.

(3) Art. 842 de id.

gan, 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. 612.

Si no fuere posible trasladar á los demás buques todo el cargamento náufrago, 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 (1).

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 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 (2).

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 hubiese 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 el depósito seguro, á juicio del Juez ó Tribunal, para entregarlo á sus legítimos dueños (3).

(1) Art. 843 del vigente Código de Comercio.

(2) Art. 844 de id.

(3) Véase art. 845 del vigente Código de Comercio, y los artículos de las Ordenanzas generales de la renta de Aduanas referentes á naufragios, y la orden de 20 de Diciembre de 1889, que modifica los artículos 191 y 212 de la Real Instrucción de 4 de Junio de 1873, sobre procedimientos en caso de naufragio y en expedientes de salvamento.

CAPÍTULO VIII

De la justificación y liquidación de las averías, según el vigente Código de Comercio.—Disposiciones comunes á toda clase de averías.—De la liquidación de las averías gruesas.—De la liquidación de las averías simples.

167.—Las innovaciones adoptadas 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 un 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 de método es de la mayor importancia, y reconociéndolo así los autores del Código vigente, 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 antigua.

En efecto; primeramente formula el vigente Código las disposiciones comunes á toda clase de averías, tales como la determinación del lugar en que debe procederse á la justificación y liquidación de las mismas, según los diversos casos que pueden presentarse, la necesidad de ser oídos todos los interesados, el señalamiento de un máximo del importe del daño sufrido para que sea admisible toda demanda de avería, la época desde que devengan intereses moratorios las indemnizaciones, y la obligación impuesta al Capitán de determinar con separación

los daños y gastos pertenecientes á cada avería ocurrida en el mismo viaje, distinguiendo las que afecten al buque ó al cargamento de las que sean comunes á ambos, cuya separación es extensiva á las tasaciones, presupuestos y cuentas.

Fijadas estas reglas generales, consigna el vigente Código las relativas al justiprecio de los daños y perjuicios causados en el buque y en la carga, estableciendo varias para la valuación de las mercaderías salvadas ó vendidas en el viaje, que contribuyen á la indemnización y la de los objetos perdidos ó deteriorados, declarando además los que están exentos de contribuir á la avería.

A continuación entra á ocuparse de todo lo relativo á la liquidación de la misma, cuya operación, como requiere ciertos conocimientos jurídicos en materias mercantiles, se encomienda á una persona distinta de los peritos tasadores, que, por lo general, son ajenos á esta parte de la ciencia del Derecho; establece las reglas que han de preceder á la liquidación, las que deben observarse en la distribución del importe de la avería, los requisitos para su aprobación y los efectos que la misma produce, tanto respecto de los contribuyentes y el Capitán, como respecto al asegurado y al asegurador, cuando los efectos asegurados hubiesen contribuido á la avería.

Y por último, formando una Sección aparte, trata el Código vigente de la liquidación de las averías simples, acomodándola á los preceptos establecidos para la común.

Tal es el conjunto de las disposiciones contenidas en el Código para la justificación y liquidación de toda clase de averías, el cual, como puede observarse á poco que se fije la atención, es más sistemático y ordenado que el que ofrece nuestro Código antiguo.

Y también es mucho más completo, porque comprende gran número de preceptos de todo punto necesarios para resolver importantes cuestiones del comercio marítimo, y de las cuales, ó no se hace mérito alguno de la legislación antigua, como sucede respecto de la indemnización del asegurador por las averías gruesas ocurridas en el buque, y por las particulares sobrevenidas en el mismo y en el cargamento, ó se indican de una manera tan deficiente que dan motivo á frecuentes dudas y di-

ficultades en la práctica, como acontece respecto del lugar en que ha de verificarse la justificación y liquidación de las averías, modo de evaluar las mercaderías, aparejos del buque y fletes, derechos que asisten al cargador que pierde los efectos cargados después del siniestro ó los rescata sin haber recibido indemnización. Cada uno de estos puntos quedan perfectamente resueltos en el Código vigente, de acuerdo con los principios fundamentales del derecho marítimo y con la práctica generalmente admitida entre los navegantes, como lo demuestra la simple lectura de las nuevas disposiciones que á este fin consagra el Código.

Derecho vigente.

168.—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 (1).

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.

(1) Art. 846 del vigente Código de Comercio.

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 (1).

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 (2).

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 (3).

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

(1) Art. 847 del vigente Código de Comercio.

(2) Art. 848 de id.

(3) Art. 849 de id.

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 (1).

De la liquidación de las averías gruesas.

169.—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 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 (2).

Si el Capitán no cumpliera con lo dispuesto en el artículo anterior, el naviero ó las cargadores reclamarán la liquidación, sin perjuicio de la acción que les corresponda para pedirle indemnización (3).

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

(1) Art. 850 del vigente Código de Comercio.

(2) Art. 851 de id.

(3) Art. 852 de id.

entregarlas. No apareciendo á la vista al tiempo de la descarga, podrá hacerse después su entrega, siempre que se verifiquen dentro de las cuarenta y ocho horas de la descarga, y sin perjuicio de las demás pruebas que estimen convenientes los peritos (1).

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

1.^a Las mercaderías salvadas que hayan de contribuir al pago de la avería gruesa, se valuarán al precio corriente en el puerto de descarga, deducidos los 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 pudiere 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 compras 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.

(1) Art. 853 del vigente Código de Comercio.

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 (1).

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 esta 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 (2).

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 (3).

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 (4).

Para verificar la liquidación examinará el liquidador la

(1) Art. 854 del vigente Código de Comercio.

(2) Art. 855 de id.

(3) Art. 856 de id.

(4) Art. 857 de id.

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.º El capital contribuyente, que determinará por el importe del valor del cargamento, conforme á las reglas establecidas en el art. 854.

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

3.º 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 (1).

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 (2).

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.

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

(1) Art. 858 del vigente Código de Comercio.

(2) Art. 859 de id.

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 (1). 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 perdieron ó fueron 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 (2). Si el dueño de las mercaderías arrojadas al mar las recobrase 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 (3). 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 (4). El repartimiento de la avería gruesa no tendrá fuerza ejecutiva hasta que haya recaído la conformidad, ó, en su defecto, la aprobación del Juez ó Tribunal, previo examen de la liquidación y audiencia instructiva de los interesados presentes ó de sus representantes (5). 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 les sigan (6). 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

(1) Art. 861 del vigente Código de Comercio.

(2) Art. 862 de id.

(3) Art. 863 de id.

(4) Art. 864 de id.

(5) Art. 865 de id.

(6) Art. 866 de id.

del Capitán, contra los efectos salvados, hasta verificar el pago con su producto (1). 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 (2).

170.—En cuanto á la liquidación de las averías simples, el vigente Código de Comercio se limita á consignar que los peritos que el Juez ó Tribunal ó los interesados nombren, según los casos, procederán al reconocimiento y valuación de las averías en la forma prevenida en los artículos 853 y 854, reglas 2.^a á la 7.^a, en cuanto les sean aplicables (3).

(1) Art. 867 del vigente Código de Comercio.

(2) Art. 868 de id.

(3) Art. 869 del vigente Código de Comercio. Véanse además los arts. 214 y siguientes de las Ordenanzas generales de la renta de Aduanas de 19 de Noviembre de 1884, y los arts. 222 y siguientes de la Instrucción para el cumplimiento del decreto de 30 de Noviembre de 1872, aprobada por orden de 4 de Junio de 1873, inserta en el *Boletín de la Revista general de Legislación y Jurisprudencia*, tomo XLI, págs. 294 y siguientes.

CAPÍTULO IX

Del salvamento y la asistencia.

171.—Con sobrada razón se queja el distinguido mercantilista Ureña y Smenjaud de que los tratadistas han desdeñado algo el estudio de estas instituciones del derecho naval (1), y de que la escasa literatura que acerca de la interesante doctrina jurídica de la asistencia y del salvamento marítimos, existe en Francia, en Inglaterra, en Italia y en Alemania, y la importancia que estas cuestiones presentan para el comercio internacional y para el Abogado y el jurisconsulto, haya dado gran valor científico á la monografía de Benfante (2), sobre todo en nuestra España, á pesar de los precedentes poco conocidos del Fuero Real (3), de las *Partidas* (4), de los antiguos Fueros de Valencia (5), de las costumbres de Tortosa (6) y del Consulado de Mar (7). Según Benfante, SALVAMENTO, del infinitivo *salvare*, nos lleva desde luego á la idea de poner en lugar seguro todo aquello que por sí no puede sustraerse á un peligro, y que durante las operaciones de socorro permanece completamente pasivo; es, pues, el salvamento en derecho marí-

(1) *Revista general de Legislación y Jurisprudencia*, tomo LXXVII; Madrid, 1890, pág. 211.

(2) *Il salvamento e l'assistenza nell' Diritto marittimo*, par Giambattista Benfante, 1 vol de 225 págs.; Torino, 1889.

(3) Ley 1.^a, tit. 25, libro 4.^o «Si nave ó galea, ó otro navio cualquiera pe-
ligrare, etc.»

(4) Tit. 9.^o de la Partida 5.^a, que trata de los navios e del precio dellos.

(5) Rúbrica *De naufrag e d'encant*.

(6) Rúbrica *De naufrag e d'encant*.

(7) Capítulos 158 y 251.