

contribuyen, aunque hayan aprovechado el sacrificio ó el gasto. No es debida contribución por municiones de guerra, de boca, por el equipaje de la tripulación, aunque el valor de estas cosas se pague por contribución, cuando son echadas (art. 419). Un uso constante hace exceptuar también de la contribución los equipajes de los pasajeros (1).

899. *Valorización de los elementos de la masa pasiva.*— Las mercancías contribuyen en proporción de su valor en el lugar de la descarga (arts. 401 y 417). Este valor representa la ventaja sacada del sacrificio en lo que les concierne. Pero el valor en razón del cual figuran y contribuyen las mercancías en la masa pasiva no es su valor bruto; no es él, en efecto, el salvado por el sacrificio.

Ha lugar de deducir del precio de las mercancías en el puerto de carga las sumas que, en caso de pérdida, no hubiera tenido que desembolsar el propietario de ellas, es decir, los gastos de desembarque, los derechos de aduana y, en principio el flete (2).

El valor de las mercancías sacrificadas que figuran en las dos masas no se estima de la misma manera en la una y en la otra; porque, en la masa activa, no se deduce el flete de su precio en el puerto de descarga (núm. 897).

El propietario del navío debe á la avería común la conservación de su navío y de su flete. ¿En qué proporción contribuye? Ninguna legislación puede admitir que el propietario del navío contribuya en proporción de su valor en el puerto de partida y del entero monto del flete (ó *flete bruto*); porque el navío salvado por la avería común estaba ya deteriorado por la navegación y el flete tiene que soportar gastos, tales como el salario de las gentes de mar, que se hubieran ahorrado en el caso de pérdida del navío y del

(1) Art. 931 del Cód. de Comercio de México.

(2) El flete no restituible no sería deducido.—Art. 929 frac. I del Cód. de Comercio de México.

cargamento. En el rigor de los principios, el propietario del navío debería contribuir en proporción al valor del navío en el puerto de descarga y del flete neto, es decir, del monto del flete bajo la deducción de las sumas que la pérdida del navío y de su cargamento hubiera hecho ahorrar al propietario de la embarcación. El Código de Comercio (arts. 401 y 417) admite, que el propietario del navío contribuye en razón de la mitad de su valor en el puerto en que se quede y de la mitad del flete. Hay aquí un favor excesivo hecho á los armadores; el armador debería contribuir por el valor mismo del navío en el puerto donde se quede y los gastos correspondientes al flete no llegan ordinariamente á la mitad (1).

900. Después del establecimiento de las dos masas, activa y pasiva, el arreglo de averías fija la parte contributiva de cada interesado por medio de una regla de proporción. Así, siendo el monto de la masa activa que hay que repartir de 20,000 francos y teniendo la masa contribuyente un valor de 200,000 francos, cada elemento de esta última masa contribuye por 10% de su valor (2).

901. Las reglas concernientes á las averías comunes y la contribución no son de orden público. El art. 398 del Código de Comercio autoriza derogaciones á ellas. Los interesados pueden, pues, convenir en que, para ser consideradas como averías comunes, las averías deban tener otros caracteres que los que indica la ley, que se modificarán las reglas legales sobre la parte contributiva de cada uno, etc. Aun se puede admitir que será elegible convenir en que todas las averías se traten como particulares (3).

(1) Art. 929 frs. VI, VII y VIII del Cód. de Comercio de México.

(2) Art. 933 del Cód. de Comercio de México.

(3) La diversidad de las leyes sobre los caracteres de las averías comunes y sobre las contribuciones da lugar á graves conflictos de leyes.—Art. 926 del Cód. de Comercio de México.

B.—DE LAS AVERÍAS PARTICULARES.

902. A las *averías gruesas ó comunes* se oponen las *averías ó simples particulares*; éstas son soportadas por el propietario de la cosa (navío ó mercancías) que ha sufrido el daño ú ocasionado el gasto extraordinario (art. 404) (1). Las averías particulares provienen todas, sea de un caso fortuito, sea de la culpa del hombre, sea de vicio propio, es decir, de un vicio inherente al navío (mala calidad de los materiales), y de un principio de deterioro inherente á las mercancías (derrame de los líquidos, calentamiento de los granos, etc). . . . El Código (art. 403) hace una enumeración de las averías particulares. Esta enumeración, que nada tiene de limitativa, se termina por la siguiente fórmula general: *Son averías particulares. . . y, en general, los gastos hechos y el daño sufrido por solo el navío ó por solo las mercancías, desde su cargamento y partida hasta su vuelta y descarga* (2).

903. Entre las averías particulares es necesario colocar los daños causados por abordajes. Se aplican reglas especiales á los abordajes y es necesario exponerlas aparte: á veces los daños que provienen de ellos no son tratados, para hablar propiamente, desde el punto de vista de las personas que tienen que soportarlos, ni como averías particulares.

(1) Art. 884 del Cód. de Comercio de México.

(2) Arts. 884 y 944 del Cód. de Comercio de México.

SECCIÓN II.—DE LAS AVERÍAS PROVENIENTES DE ABORDAJES (1)

904. La palabra *abordaje* tiene sentidos varios. Se designa á veces bajo este nombre, ya el hecho por un navío de arrojarse durante un combate sobre otro, para hacerlo irse á pique, ya el hecho por dos navíos de chocar el uno contra el otro. En este segundo sentido está tomada aquí esta palabra. Por consiguiente, las reglas que van á establecerse no son para los casos en que un navío choca con un muelle ó el pontón de un buque de vapor; no estando estas hipótesis especialmente previstas por nuestras leyes, se rigen por los principios del derecho común. El abordaje de los navíos ni aun está regido por las disposiciones especiales del Código de Comercio sino cuando se verifica en el mar ó por lo menos en los límites de la inscripción marítima. En caso de abordaje ocurrido en las aguas interiores, se aplican las reglas del derecho común.

Los abordajes dan lugar á múltiples cuestiones de derecho. Las principales son las siguientes: ¿quién debe soportar el daño causado? ¿qué formalidades deben llenar los interesados para conservar su derecho á la indemnización y en qué plazos debe ejercitarse este derecho? ¿cuál es el tribunal competente para conocer de las acciones por daños y perjuicios? Las dos primeras de estas cuestiones están resueltas por el Código de Comercio. El es mudo sobre la competencia y sobre las graves dificultades que surgen cuando los navíos entre los cuales ocurre el abordaje no son de la misma nacionalidad (2).

(1) Cód. de Comercio, arts. 407, 435 y 436. Id. de México, arts. 901 á 914.

(2) Arts. 45 fr. II y 60 fr. XXI del Cód. de Procedimientos Federales de México.

905. *Quién soporta los daños causados por un abordaje.*
—Estos daños pueden ser causados á los navíos, á las mercancías ó á las personas (pasajeros ó tripulación muertos ó heridos), el Código no trata sino de los daños sufridos por los navíos. (1) Distingue el abordaje *fortuito*, el abordaje *culpable* y el abordaje *mixto* ó *dudoso*. El abordaje *fortuito* es el que ocurre, aunque se hayan tomado todas las precauciones necesarias para evitarlo. El abordaje *culpable* es el causado por la culpa de un capitán. Conforme al derecho común, toca á los interesados que alegan la existencia de una culpa, probarla. Propiamente hablando, un abordaje no puede sino ser fortuito ó provenir de la culpa de los capitanes ó de uno de ellos. Pero sucede frecuentemente que los jueces no llegan á determinar con certidumbre la causa del abordaje; el Código de Comercio trata entonces el abordaje de una manera especial, es lo que se llama el abordaje *mixto* ó *dudoso* (2).

906. *Abordaje fortuito y abordaje culpable.*—Para estas dos especies de abordaje el Código de Comercio se limita á consagrar las reglas del derecho común. En el caso de abordaje fortuito, cada uno de los propietarios de navíos soporta, sin ningún derecho de repetición, el daño sufrido por su buque (art. 407, párrafo 1.º) En caso de abordaje causado por la culpa de un capitán, el daño es pagado por el que lo ha ocasionado y ha lugar á la responsabilidad del propietario del navío cuyo capitán ha cometido la falta (3).

906 bis. *Abordaje mixto.*—Según los principios generales, un abordaje debería ser considerado como fortuito sólo porque no se pruebe culpa á cargo de ningún capitán y, por consiguiente, cada navío debería soportar el daño que se le ha causado. El Código (art. 407, párrafo 3.º) de-

(1) Arts. 910 á 913 del Cód. de Comercio de México.
(2) Arts. 901 á 903, 905, 906 y 907 del Cód. de Comercio de México.
(3) Art. 901 del Cód. de Comercio de México.

cide de otro modo, disponiendo que, *si hay duda en las causas del abordaje, el daño se repara á costa común y por igual porción por los navíos que lo han hecho y sufrido* (1). Se hace, pues, una masa de los daños que deben ser soportados en común y en seguida el reparto por mitad, sin tener en cuenta el valor de los navíos. En esta masa se comprenden los daños sufridos por los navíos; pero no los sufridos por las mercancías. La disposición relativa al abordaje dudoso no puede justificarse por ninguna buena razón y debería desaparecer de nuestras leyes.

907. *Caso en que hay culpa común á ambos capitanes.*
—El art. 407 del Código de Comercio supone, á propósito del abordaje culpable, que hay culpa de uno solo de los capitanes de los navíos entre los cuales se verifica el abordaje. Sucede frecuentemente que hay culpa de los dos capitanes, del navío abordador y del abordado: es natural entonces repartir el daño en proporción de la gravedad de la culpa de cada uno ó por mitad, si no se puede determinar en qué medida ha sido cada uno la causa de abordaje (2).

908. *Excepción admitida en caso de abordaje.*— Los abordajes hacen nacer acciones por daños y perjuicios. Estas acciones están sometidas por los arts. 435 y 436 del Código de Comercio á una excepción. Las averías resultantes de contingencias de mar pueden renovarse frecuentemente; en consecuencia, si, después de un abordaje, los que se pretenden lesionados no obrasen prontamente, se podría no llegar á determinar con certidumbre si las averías son debidas al abordaje ó á una causa posterior. El legislador, para evitar esto, quiere que las acciones resultantes del abordaje sean ejercitadas prontamente. Para que se conserven, es necesario: 1.º, que se haya hecho una reclamación dentro de 24 horas; 2.º, que ella sea seguida dentro del mes

(1) Arts. 902 y 903 del Cód. de Comercio de México.

(2) Art. 902 del Cód. de Comercio de México.

de una demanda judicial. El plazo de 24 horas no corre sino desde el momento en que el capitán ha podido obrar, por ejemplo, en caso de abordaje en el mar, desde el momento en que el navío abordado ha llegado á un puerto.

La excepción de los arts. 435 y 436 del Código de Comercio se aplica al caso de pérdida completa causada por el abordaje, como en el caso de simples averías, aunque en el primero no sea de temer que se consideren averías posteriores como provenientes del abordaje. El texto de estos artículos no distingue. Al contrario, es evidente que la excepción no es oponible á las acciones de indemnización por daño causado á las personas por un abordaje: estas acciones tienen una duración fijada por las reglas del derecho común [1].

(1) Arts. 910 y 911 del Cód. de Comercio de México.

CAPITULO VI

DE LOS SEGUROS MARITIMOS (1)

909. El seguro es el más importante de los contratos marítimos. Sin él el comercio de mar no hubiera recibido sus inmensos desenvolvimientos; muchas personas vacilarían en exponer sus capitales, haciendo el comercio de los armamentos ó haciendo trasportar sus mercancías por mar, si no tuvieran un medio de ponerse al abrigo de los daños pecuniarios que los riesgos de mar pueden causarles.

El contrato de seguro marítimo es una variedad del contrato de seguro. Desde un punto de vista muy general, se puede definir el seguro: el contrato por el cual una persona (*el asegurado*) se compromete mediante una remuneración (*prima*), á indemnizar á otra persona (*el asegurador*) del perjuicio que ésta pueda sufrir á consecuencia de la realización de ciertos riesgos. Los riesgos contra los cuales es garantizado el asegurado pueden ser de una grande variedad (incendio de una casa, granizo, etc. . .); cuando el seguro tiene por objeto riesgos de mar es un *seguro marítimo*. Este seguro, único de que nuestras leyes han tratado (2),

(1) Cód. de Comercio, arts. 332 á 397. Arts. 812 á 880 del Cód. de Comercio de México.

(2) Arts. 2,701, 2,702, fr. I, 2,705 á 2,771 del Cód. civil del Distrito Federal; 392 á 448 del de Comercio de México.