

efectos asegurados en el punto designado en la póliza.

868. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, el asegurador gozará del término de seis meses para conducir las mercancías á su destino, cuyo plazo se comenzará á contar desde el día en que el asegurado le hubiere dado aviso del siniestro.

869. 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.

870. 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 haya transcurrido el plazo fijado en el art. 868. 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 pudiese obrar de acuerdo con éstos.

871. 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. 646.

872. Se tendrá por recibida la noticia para la prescripción del plazo establecido en el art. 868 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 algun coresponsal.

873. Tendrá también el asegurado el derecho de hacer abandono después de haber transcurrido un año en los viajes ordinarios y dos en los largos sir 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 término de un año.

874. 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.

875. 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. 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.

876. En caso de apresamiento del 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, poniendo-

lo en conocimiento del asegurador en la primera ocasión.

Este 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.

877. Si por haberse represado el buque se reintegrara al 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.

878. Admitido el abandono ó declaración 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.

879. No será admisible el abandono:

I. Si las pérdidas hubieren ocurrido antes de empezar el viaje;

II. Si se hiciera de una manera parcial ó condicional, sin comprender en él todos los objetos asegurados;

III. 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 un año, contado de igual manera;

IV. Si no se hiciera por el mismo pro-

pietario ó persona especialmente autorizada por él ó por el comisionado para contratar el seguro.

880. 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 artículo 878.

TITULO CUARTO.

DE LOS RIESGOS, DAÑOS Y ACCIDENTES DEL COMERCIO MARÍTIMO.

CAPÍTULO I.

De las averías.

881. Para los efectos del Código, serán averías:

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

II. Todo daño ó desperfecto que sufriere 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 descargarse en el de su consignación.

882. 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.

883. Las averías serán:

I. Simples ó particulares;

II. Gruesas ó comunes.

884. Serán averías simples ó particulares por regla general, todos los gastos y perjuicios causados en el buque ó en su car-

gamento, que no hayan redundado en beneficio y utilidad comun de todos los interesados en el buque y su carga, y especialmente las siguientes:

I. 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;

II. 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;

III. Los daños sufridos por las mercaderías cargadas sobre cubierta, excepto en la navegacion de cabotaje, si las ordenanzas marítimas lo permiten;

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

V. Los gastos necesarios de arribada á un puerto para repararse ó aprovisionarse;

VI. El menor valor de los géneros vendidos por el capitán en arribada forzosa, para pago de alimentos y salvar á la tripulacion, ó para cubrir cualquiera otra necesidad del buque á cuyo cargo vendrá el abono correspondiente;

VII. Los alimentos y salarios de la tripulacion mientras estuviere el buque en cuarentena;

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

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

IX. Cualquier daño que resultare al cargamento por faltas, descuido ó baraterías del capitán ó de la tripulacion, sin perjuicio del derecho del propietario á la

indemnizacion correspondiente contra el capitán, el buque y el flete.

885. El dueño de la cosa que dió lugar al gasto ó recibió el daño, soportará las averías simples ó particulares.

886. 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:

I. Los efectos ó metálico invertidos en el rescate del buque ó del cargamento apresado por enemigos, corsarios ó piratas, y los alimentos, salarios y gastos del buque detenido, mientras se hiciere el arreglo ó rescate;

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

III. 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;

IV. Los gastos de alijo ó trasbordo 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 trasbordados;

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

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

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

VIII. Los gastos de curacion y alimento de los tripulantes que hubieren sido heridos ó estropeados defendiendo ó salvando el buque;

IX. Los salarios de cualquier individuo de la tripulacion detenido en rehenes por enemigos, corsarios ó piratas, y los gastos

necesarios que cause en su prision, hasta restituirse al buque ó á su domicilio, si lo prefiriere;

X. El salario y alimentos de la tripulacion 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 comun;

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

XII. Los gastos de la liquidacion de la avería.

887. 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.

888. Para hacer los gastos y causar los daños correspondientes á la avería gruesa, precederá resolucion del capitán, tomada previa deliberacion con el piloto y demás oficiales de la nave y audiencia de los interesados en la carga que se hallaren presentes.

Si éstos se opusieren y el capitán y oficiales, ó su mayoría, ó el capitán, separándose de la mayoría, estimaren necesarias ciertas medidas, podrán ejecutarse bajo su responsabilidad, sin perjuicio del derecho de los cargadores á ejercitar el suyo contra el capitán ante el juez ó tribunal competente, si pudieren probar que procedió con malicia, impericia ó descuido.

Si los interesados en la carga, estando en el buque, no fueren oídos, no contribuirán á la avería gruesa imputable en esta parte al capitán, á no ser que la urgencia del caso fuere tal, que faltase el tiempo necesario para la previa deliberacion.

889. El acuerdo adoptado para causar los daños que constituyen avería comun, habrá de extenderse necesariamente en el libro de navegacion, expresando los motivos y razones en que se apoyó, los votos en contrario y el fundamento de la disi-

dencia, si existiere, y las causas irresistibles y urgentes á que obedeció el capitán, si obró por sí.

En el primer caso, el acta se firmará por todos los presentes que supieren hacerlo, á ser posible, antes de proceder á la ejecucion; y cuando no lo sea, en la primera oportunidad. En el segundo, por el capitán y los oficiales del buque.

En el acta, y despues del acuerdo, se expresarán circunstanciadamente todos los objetos arrojados, y se hará mencion de los desperfectos que se causen á los que se conserven en el buque. El capitán tendrá obligacion de entregar una copia de esta acta á la autoridad judicial marítima del primer puerto donde arribe, dentro de las veinticuatro horas de su llegada, rati- ficándola.

890. El capitán dirigirá la echazon y mandará arrojar los efectos, por el orden siguiente:

I. Los que se hallaren sobre cubierta, empezando por los que embaracen la maniobra ó perjudiquen al buque, prefiriendo, si es posible, los más pesados y de menos utilidad y valor;

II. Los que estuvieren bajo la cubierta superior, comenzando siempre por los de más peso y menos valor, hasta la cantidad y número que fuese absolutamente indispensable.

891. Para que puedan imputarse en la avería gruesa y tengan derecho á indemnizacion los dueños de los efectos arrojados al mar, será preciso que en cuanto á la carga, se acredite su existencia á bordo con el conocimiento; y respecto á los pertenecientes al buque, con el inventario formado antes de la salida, conforme al párrafo primero del art. 686.

892. Si aligerando el buque por causa de tempestad, para facilitar su entrada en el puerto ó rada, se trasbordase á lanchas ó barcas alguna parte del cargamento y se perdiere, el dueño de esta parte tendrá el derecho á la indemnizacion, como originada la pérdida de avería gruesa, disi-

tribuyéndose su importe entre la totalidad del buque y el cargamento de que proceda.

Si por el contrario, las mercaderías trasbordadas se salvaren y el buque pereciere, ninguna responsabilidad podrá exigirse al salvamento.

893. Si como medida necesaria para cortar un incendio en puerto, rada, ensenada ó bahía, se acordase echar á pique algun buque, esta pérdida será considerada avería gruesa, á que contribuirán los buques salvados.

CAPÍTULO II.

De las arribadas forzosas.

894. Si el capitán, durante la navegación, creyere que el buque no puede continuar el viaje al puerto de su destino por falta de víveres, temor fundado de embargo, corsarios ó piratas, ó por cualquier accidente de mar que le inhabilite para navegar, reunirá á los oficiales; citará á los interesados en la carga que se hallaren presentes y que pueden asistir á junta sin derecho á votar; y si examinadas las circunstancias del caso se considerase fundado el motivo, se acordará la arribada al puerto más próximo y conveniente, levantando y extendiendo en el libro de navegación la oportuna acta que firmarán todos.

El capitán tendrá voto de calidad, y los interesados en la carga podrán hacer las reclamaciones y protestas que estimen oportunas, las cuales se insertarán en el acta para que las utilicen como vieren convenirles.

895. Los gastos de la arribada forzosa serán siempre de cuenta del naviero ó fletante, pero éstos no serán responsables de los perjuicios que puedan seguirse á los cargadores por consecuencia de la arribada, siempre que ésta hubiere sido legítima.

896. La arribada forzosa no se reputará legítima para los efectos del artículo anterior en los casos siguientes:

I. Si la falta de víveres procediere de no haberse hecho el avituallamiento necesario para el viaje segun uso y costumbre, ó si se hubieren inutilizado ó perdido por mala colocación ó descuido en su custodia;

II. Si el riesgo de enemigos, corsarios ó piratas no hubiere sido bien conocido, manifiesto y fundado en hechos positivos y justificables;

III. Si el desperfecto del buque proviniera de no haberlo reparado, pertrechado, equipado y dispuesto convenientemente para el viaje, ó de alguna disposición dasacertada del capitán;

IV. Siempre que hubiere en el hecho causa de la avería, malicia, negligencia, imprevisión ó impericia del capitán.

En estos casos serán responsables mancomunadamente el naviero y el capitán de los perjuicios que puedan seguirse á los cargadores por consecuencia de la arribada.

897. Si para hacer reparaciones en el buque ó por que hubiere peligro de que la carga sufriera avería, fuese necesario proceder á la descarga, el capitán deberá pedir al juez competente autorización para el alijo y llevarlo á cabo con conocimiento del interesado ó representante de la carga si lo hubiere.

En puerto extranjero corresponderá dar la autorización al cónsul mexicano donde le haya.

En el primer caso, serán los gastos de cuenta del naviero, y en el segundo, correrán á cargo de los dueños de las mercaderías en cuyo beneficio se hizo la operación.

Si la descarga se verificare por ambas causas, los gastos se distribuirán proporcionalmente entre el valor del buque y el del cargamento.

898. La custodia y conservación del cargamento desembarcado estará á cargo del capitán, que responderá de él, á no mediar fuerza mayor.

899. Si apareciere averiado todo el car-

gamento ó parte de él, ó hubiere peligro inminente de que se averiase, podrá el capitán pedir al juez competente, ó al cónsul en su caso, la venta de todo ó parte de aquel, y el que de esto deba conocer, autorizarla previo reconocimiento y declaración de peritos, anuncios y demás formalidades del caso y anotación en el libro, conforme se previene en el art. 698.

El capitán justificará, en su caso, la legalidad de su proceder, so pena de responder al cargador del precio que habrían alcanzado las mercaderías llegando en buen estado al puerto de su destino.

900. El capitán responderá de los perjuicios que cause su dilatación si cesando el motivo que dió lugar á la arribada forzosa no continuase el viaje. Si el motivo de la arribada hubiere sido el temor de enemigos, corsarios ó piratas, precederán á la salida deliberación y acuerdo en junta de oficiales del buque é interesados en la carga que se hallaren presentes, en conformidad con lo dispuesto en el art. 894.

CAPÍTULO III.

De los abordajes.

901. Si un buque abordase á otro por culpa, negligencia ó impericia del capitán, piloto ú otro cualquiera individuo de la dotación, el naviero del buque abordador indemnizará los daños y perjuicios ocurridos, previa tasación pericial.

902. Si el abordaje fuese imputable á ambos buques, cada uno de ellos soportará su propio daño y ambos responderán solidariamente de los daños y perjuicios causados en sus cargos.

903. La disposición del artículo anterior es aplicable al caso en que no pueda determinarse cuál de los dos buques ha sido causante del abordaje.

904. En los casos expresados quedan á salvo la acción civil del naviero contra el causante del daño y las responsabilidades criminales á que hubiere lugar.

905. Si un buque abordare á otro por causa fortuita ó de fuerza mayor, cada

nave y su carga soportará sus propios daños.

906. Si un buque abordare á otro obligado por un tercero, indemnizará los daños y perjuicios que ocurrieren el naviero de este tercer buque, quedando el capitán responsable civilmente para con dicho naviero.

907. Si por efecto de un temporal ó de otra causa de fuerza mayor, un buque que se halle debidamente fondeado y amarrado abordare á los inmediatos á él causándoles averías, el daño ocurrido tendrá la consideración de avería simple del buque abordado.

908. Se presumirá perdido por causa de abordaje el buque que, habiéndolo sufrido, se fuera á pique en el acto, y también el que obligado á ganar puerto para reparar las averías ocasionadas por el abordaje, se perdiese durante el viaje ó se viera obligado á embarrancar para salvarse.

909. Si los buques que se abordan tuvieran abordaje práctico ejerciendo sus funciones al tiempo del abordaje, no eximirá su presencia á los capitanes de las responsabilidades en que incurran, pero tendrán éstos derecho á ser indemnizados por los prácticos sin perjuicio de la responsabilidad criminal en que éstos pudieran incurrir.

910. La acción para el resarcimiento de daños y perjuicios que se derivan de los abordajes, no podrá admitirse si no se presenta dentro de las veinticuatro horas protesta ó declaración ante la autoridad competente del punto en que tuviere lugar el abordaje, ó la del primer puerto de arribada del buque siendo en México, y ante el cónsul de México si ocurriese en el extranjero.

911. Para los daños causados á las personas ó al cargamento, la falta de protesta no puede perjudicar á los interesados que no se hallaban en la nave ó no estaban en condiciones de manifestar su voluntad.

912. La responsabilidad civil que contraen los navieros en los casos prescritos en este capítulo, se entiende limitada al valor de la nave con todas sus pertenencias y fletes devengados en el viaje.

913. Cuando el valor del buque y sus pertenencias no alcanzare á cubrir todas las responsabilidades, tendrá preferencia la indemnizacion debida por muerte ó lesiones de las personas.

914. Si el abordaje tuviere lugar entre buques mexicanos en aguas extranjeras, ó si verificándose en aguas libres los buques arribaren á puerto extranjero, el cónsul de México en aquel puerto instruirá la correspondiente averiguacion del suceso, enviando el expediente al capitán del puerto mexicano más inmediato para su remision á la autoridad competente.

CAPÍTULO IV.

De los naufragios.

915. 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 proporcion los restos que se salven.

916. 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 indemnizacion de los perjuicios causados al buque ó al cargamento por el siniestro, conforme á lo dispuesto en los arts. 684, 686, 688 y 695.

617. 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 aquellos antes de entregárselos, y con preferencia á otra cualquiera obligacion si las mercaderías se vendiesen.

918. Si navegando varios buques en conserva, naufragare alguno de ellos, la carga salvada se repartirá entre los demás

en proporcion á lo que cada uno pueda recibir.

Si algun capitán se negase, sin justa causa, á recibir la que le corresponda, el capitán naufrago protestará contra él ante dos oficiales de mar los daños y perjuicios que de ello se sigan, 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. 686.

Si no fuere posible trasladar á los demás buques todo el cargamento naufrago, se salvarán con preferencia los objetos de más valor y de menos volumen, haciéndose la designacion por el capitán con acuerdo de los oficiales de su buque.

919. El capitán que hubiere recogido los efectos salvados del naufragio, continuará su rumbo al puerto de su destino, y en llegando, los depositará, con intervencion judicial, á disposicion de sus legítimos dueños.

En 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 decision judicial.

920. Si en el buque no hubiere interesado en la carga que pueda satisfacer los gastos y los fletes correspondientes al salvamento, el juez competente podrá acordar la venta de la parte necesaria para satisfacerlos con su importe. Lo mismo se ejecutará cuando fuese peligrosa su conservacion, ó cuando en el término de un año no se hubiese podido averiguar quiénes fueron sus legítimos dueños.

En ambos casos se procederá con la publicidad y formalidades determinadas en el art. 643, y el importe líquido de la venta se constituirá en depósito seguro, á juicio del juez, para entregarlo á sus legítimos dueños.

TITULO QUINTO.

DE LA JUSTIFICACION Y LIQUIDACION DE LAS AVERÍAS.

CAPÍTULO I.

Disposiciones comunes á toda clase de averías.

921. Los interesados en la justificacion y liquidacion de las averías podrán convenirse y obligarse mutuamente en cualquier tiempo acerca de la responsabilidad, liquidacion y pago de ellas.

A falta de convenios, se observarán las reglas siguientes:

I. La justificacion de la avería se verificará en el puerto donde se hagan las reparaciones, si fueren necesarias, ó en el de descarga;

II. La liquidacion se hará en el puerto de descarga, si fuere mexicano;

III. Si la avería hubiere ocurrido fuera de las aguas jurisdiccionales de México ó se hubiere vendido la carga en puerto extranjero por arribada forzosa, se hará la liquidacion en el puerto de arribada;

IV. Si la avería hubiere 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 I y II.

922. Tanto en el caso de hacerse la liquidacion de las averías privadamente en virtud de lo convenido, como en el de intervenir la autoridad judicial á peticion de cualquiera de los interesados no conformes, todos serán citados y oídos si no hubieren renunciado á ello.

Cuando no se hallen presentes ó no tuvieran legítimo representante, se hará la liquidacion por el cónsul en puerto ex-

tranjero, y donde no lo hubiere, por el juez competente, segun las leyes del país y por cuenta de quien corresponda.

Cuando el representante sea persona conocida en el lugar donde se haga la liquidacion, se admitirá y producirá efecto legal su intervencion, aunque solo esté autorizado por carta del naviero, del cargador ó del asegurador.

923. Las demandas sobre averías no serán admisibles si no excedieren del 5 por 100 del interes 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 tasacion, salvo pacto en contrario.

924. Los daños, averías, préstamos á la gruesa y sus premios, y cualquiera otras pérdidas; no devengarán interes de demora sino pasado el plazo de tres dias, á contar desde el en que la liquidacion haya sido terminada y comunicada á los interesados en el buque, en la carga ó en ambas cosas á la vez.

925. 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 separacion 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 separaciones, 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 reparacion los daños y gastos pertenecientes á cada avería, y en los de cada avería los correspondientes al buque y al cargamento, expresando tambien con separacion si hay ó no daños que procedan de vicio propio de la cosa y no de accidente de mar; y en