

desde el cabo de Nueva Escocia al rio Orinoco, y en los puertos y costas occidentales desde el cabo de San Lúcas á Guayaquil. El término será de un año para las pérdidas que sucedan en los mares de Europa, América del Sur, las Azores é Islas Filipinas. Para todo punto más distante, diez y ocho meses.

687. Para la prescripción de los plazos que se han fijado en el artículo presedente, se tendrá por recibida la noticia desde que sea notoria entre los comerciantes de la residencia del asegurado, ó que se pruebe á éste por cualquier modo legal que le fué comunicada por el capitán, el consignatario ó algun corresponsal.

688. Puede el asegurado renunciar los plazos prefijados, abandonar las cosas aseguradas y exigir la cantidad del seguro luego que tenga posibilidad de probar la pérdida.

689. Si pasare un año en viaje ordinario y dos en viaje largo sin recibirse noticia de la nave, el asegurado podrá hacer el abandono y pedir á los aseguradores el pago de los efectos sin necesidad de probar la pérdida, pues al espirar ese término le comienzan á correr los plazos del abandono señalados en el artículo 686, los cuales se calcularán con arreglo al lugar de donde se recibieron las últimas noticias del navío, aunque el seguro se haya hecho por tiempo limitado, si no es que el asegurador pruebe que fuera de ese tiempo ocurrió la pérdida.

690. Se estiman por largos los viajes que exceden de dos mil leguas geográficas del quince al grado.

691. Para hacer el abandono, debe el asegurado previamente declarar todos los seguros contratados sobre los efectos abandonados, así como los préstamos á la gruesa sobre ellos; y hasta que no haya hecho esta declaración, no empezará á correr el plazo para ser reintegrado del valor de los efectos; y si en esa declaración comete fraude el asegurado, pierde todos los derechos que le competían sobre el seguro,

y está obligado al pago de los préstamos sobre los efectos asegurados, no obstante su pérdida.

692. Admitido ó declarado válido en juicio el abandono, se trasfiere al asegurador el dominio de lo abandonado, correspondiéndole las mejoras ó perjuicios que en él ocurran desde el momento en que se propuso el abandono.

693. El regreso de la nave, ya admitido el abandono, no exonera al asegurador del pago de los efectos abandonados.

694. Se transmiten al asegurador en el abandono los derechos del asegurado sobre el flete, aunque ya esté pagado, bajo la reserva del derecho que compete á los prestadores á la gruesa, al equipaje por sus sueldos, y al acreedor que hubiere hecho anticipaciones para habilitar la nave ó para cualesquiera gastos causados en el último viaje.

695. El abandono se puede hacer por el propietario ó por el comisionado que hizo el seguro, ó por otro individuo autorizado al efecto especialmente por el propietario.

696. Si se trata de apresamiento de la nave, puede el asegurado y el capitán en su ausencia proceder por sí al rescate de las cosas aseguradas sin intervencion del asegurador, ni esperar instrucciones suyas cuando no haya tiempo para exigir las, cuidando de darle oportuno aviso, y él puede ó no aceptar el convenio, debiendo resolver dentro de veinticuatro horas siguientes á la notificación del convenio; y si no lo hace en el término prefijado, se entiende que renuncia al convenio, en cuyo caso, así como cuando expresamente lo desaprueba ejecutará el pago de la cantidad asegurada, sin conservar derecho alguno sobre los efectos rescatados. Si acepta el convenio, entregará en el acto la cantidad concertada por el rescate y serán de su cuenta los riesgos ulteriores del viaje, según los pactos de la póliza del seguro.

697. Si reapresada una nave se reintegrase el asegurado en la propiedad de sus efectos, los gastos y perjuicios causados por su pérdida se estiman como avería, y será de cuenta del asegurado el satisfacerlos. Si los efectos reapresados caen en poder de un tercero, el asegurado podrá usar del derecho de abandono.

698. En el naufragio y apresamiento, el asegurado debe hacer toda diligencia por recobrar los efectos sin perjuicio del abandono que le compete hacer á su tiempo, siendo de cuenta de los aseguradores todos los gastos legítimos de la recuperación hasta la concurrencia del valor de los efectos que se salven, sobre los cuales se harán efectivos por los trámites de derecho en defecto de pago.

699. No es admisible el abandono cuando se inhabilita la nave, si queda repuesta antes de cuatro meses, siendo los gastos erogados para ese objeto de cuenta del asegurador. Verificándose la rehabilitación, responderán solamente los aseguradores de los gastos ocasionados por el encalle ó otro daño que la nave hubiere recibido.

700. Imposibilitada del todo la nave, los interesados en el cargamento, y en su defecto el capitán, deben emplear toda diligencia para conducirlo al punto de su destino, siendo todos los riesgos del trasbordo y los del nuevo viaje hasta que se alijen los efectos en el lugar designado en la póliza del seguro, así como los gastos de descarga, almacenaje, reembarque, excedente de flete y todos los demás causados por trasbordar el cargamento de cuenta del asegurador. No hallándose nave para hacer el trasbordo, podrá el asegurado abandonar su carga.

701. Para el trasbordo y conducción de efectos tienen los aseguradores el término de seis meses si la inhabilitación hubiere ocurrido en los mares que para el caso de pérdida se designaron en el art. 686, y el de un año si la inhabilitación hubiere ocurrido en el lugar más apartado, contando desde que se les intime por el asegurado el acacimiento.

702. En el caso de interrupción de viaje por embargo ó detención forzada, el asegurado debe luego que lo sepa notificarlo al asegurador sin poder hacer el abandono hasta que trascurren los plazos del artículo anterior. Los asegurados están obligados á prestar á los aseguradores los auxilios que estén en su mano para conseguir que se alce el embargo, y deberán hacer por sí mismos las gestiones convenientes á este fin, en caso de que por hallarse los aseguradores en país remoto no puedan obrar desde luego de común acuerdo.

#### TITULO V.

##### *De los riesgos y daños del comercio marítimo.*

#### SECCION I.

##### *De las averías.*

703. Se estima avería todo gasto extraordinario ó eventual que ocurra en el viaje para la conservación de la nave, del cargamento ó de ambas cosas, y los daños que sufre la embarcación desde que se haga á la vela en el puerto de su expedición, hasta que quede anclada en el de su destino; y los que reciba su cargamento desde que se cargue hasta que se descargue en el puerto á donde fuere consignado.

704. Los gastos que ocurren en la navegación, conocidos con el nombre de menudos, pertenecen á la clase de averías ordinarias, las cuales son de cuenta del naviero fletante, y deben satisfacerse por el capitán, abonándosele la indemnización que se hubiere pactado en la póliza de fletamento ó en los conocimientos.

Si no se hubiere pactado indemnización especial y determinada por estas averías, se entienden comprendidas en el precio de los fletes, y no tendrá derecho el naviero á reclamar cantidad alguna por ellas.

705. Se consideran gastos comunes y menudos ó de avería ordinaria, los comprendidos en el artículo anterior, los de pilotaje, lanchas y remolques; derechos de póliza, anclaje, visita y demás llamados de puerto, fletes de gabarras, descarga y cualquiera otro gasto comun á la navegacion que no sea de los extraordinarios y eventuales.

706. Los gastos y daños que se comprenden bajo el nombre de averías simples ó particulares, se soportarán por el propietario de la cosa que ocasionó el gasto ó recibió el daño.

707. Pertenecen á la clase de averías simples ó particulares:

1º Los daños que sobrevienen al cargamento desde su embarque hasta su descarga por vicio propio de las cosas, por accidente de mar, ó por efecto de fuerza insuperable, y los gastos hechos para evitarlos y repararlos.

2º El daño que sobrevenga en el casco del buque, sus aparejos, arrees y pertrechos por cualquiera de las mismas tres causas indicadas, y los gastos que se causaren para salvar estos efectos ó reponerlos.

3º Los sueldos y alimentos de la tripulacion de la nave que fuere detenida ó embargada por orden legitima ó fuerza insuperable, si el fletamento estuviere contratado por un tanto el viaje.

4º Los gastos que hiciere la nave para arribar á un puerto con el fin de reparar su casco ó arrees, ó para aprovisionarse.

5º El ménos valor que hayan producido los géneros vendidos por el capitán en una arribada forzada para pago de alimentos y salvarse la tripulacion, ó para cubrir cualquiera otra de las necesidades que ocurran en el buque.

6º El sustento y salarios de la tripulacion mientras la nave está en cuarentena.

7º El daño que reciban el buque ó el cargamento por el choque ó amarramiento con otro, siendo éste casual é inevitable. Cuando alguno de los capitanes sea

culpable de este accidente, será de su cargo satisfacer todo el daño que hubiere ocasionado.

8º Cualquiera perjuicio que resulte al cargamento por descuido, faltas ó baraterías del capitán ó de la tripulacion, sin perjuicio del derecho del propietario á la indemnizacion competente contra el capitán, la nave y el flete.

Se clasificarán además como averías simples ó particulares todos los gastos y perjuicios causados en la nave ó en su cargamento, que no hayan redundado en beneficio y utilidad comun de todos los interesados en el mismo buque y su carga.

708. Son averías gruesas ó comunes los daños y gastos que se hacen deliberadamente para salvar el buque, su cargamento ó alguna parte de éste de un riesgo conocido y efectivo.

Salva la aplicacion de esta regla general en los casos que ocurran, se declaran especialmente correspondientes á esta clase de averías:

1º Los efectos ó dinero que se entreguen por vía de composicion para rescatar la nave y su cargamento que hubieren caido en poder de enemigos ó de piratas.

2º Las cosas que se arrojen al mar para aligerar la nave, ya pertenezcan al cargamento ó al buque y su tripulacion, y el daño que de esta operacion resulte á las que se conserven en la nave.

3º Los mástiles que de propósito se rompan ó inutilicen.

4º Los cables que se corten y las áncoras que se abandonen para salvar el buque en caso de tempestad ó de riesgo de enemigos.

5º Los gastos de alijo ó trasbordo de una parte del cargamento para aligerar el buque y ponerlo en estado de tomar puerto ó rada con el fin de salvarlo de riesgo de mar ó de enemigos, y el perjuicio que de ello resulte á los efectos alijados ó trasbordados.

6º El daño que se cause á algunos efectos del cargamento de resultas de haber

hecho de propósito alguna abertura en el buque para desaguarlo y preservarlo de zozobrar.

7º Los gastos que se hagan para poner á flote una nave que de propósito se hubiere hecho encallar con objeto de salvarla de los mismos riesgos.

8º El daño causado á la nave que fuere necesario abrir, romper ó agujerear de propósito para extraer y salvar los efectos de su cargamento.

9º La curacion de los individuos de la tripulacion que hayan sido heridos ó estropeados defendiendo la nave, y los alimentos de éstos mientras estén dolientes por estas causas.

10. Los salarios que devenga cualquier individuo de la tripulacion que estuviere detenido en rehenes por enemigos ó piratas, y los gastos necesarios que cause en su prision hasta restituirse al buque ó á su domicilio, si no pudiere incorporarse en éste.

11. El salario y sustento de la tripulacion del buque, cuyo fletamento estuviere ajustado por meses durante el tiempo que permaneciere embargado ó detenido por orden ó fuerza insuperable, para reparar los daños á que deliberadamente se hubiere expuesto para provecho comun de todos los interesados.

12. El menoscabo que resultare en el valor de los géneros que en una arribada forzosa haya sido necesario vender á precios bajos para reparar el buque el daño recibido por cualquier accidente que pertenezca á la clase de averías gruesas.

709. Al importe de las averías gruesas ó comunes contribuyen todos los interesados en la nave y cargamento existente en ella, al tiempo de correrse el riesgo de que proceda la avería.

710. Para resolver los daños y gastos en la avería gruesa, el capitán tomará el dictámen de sus oficiales, de los cargadores y sobrecargos; y si éstos no se conforman, salvo su derecho en caso de dolo, impericia ó negligencia, el capitán podrá lle-

var adelante la medida, de acuerdo con su segundo, y en su falta con el piloto. Si no fueren consultados los cargadores presentes, no están obligados á contribuir, á no ser que la urgencia no diere tiempo para consultarles.

711. De la junta y sobre la resolucion que se tome, se extenderá una acta, si es posible ántes de obrar ó en el primer momento en que pueda verificarse, en que minuciosamente se haga constar lo ocurrido y resuelto con todos sus pormenores: irá firmada por todos los concurrentes; de ella entregará una copia el capitán al tribunal de comercio del primer puerto donde se arribe, jurando la exactitud de su narracion.

712. Cuando se haya de arrojar al mar una parte del cargamento, será la más pesada y de ménos valor, comenzando por la que se hallare en el combés; en seguida y en las de igual clase, se arrojarán primero las que se hallen en el primer puente, y se continuará en el orden determinado por el capitán, con acuerdo de sus oficiales. A continuacion del acta referida en el artículo anterior, se asentarán cuáles han sido los efectos arrojados; y si algunos de los conservados hubieren recibido daño por consecuencia directa de la echazon, se hará tambien mencion de ellos.

713. Si á pesar de la echazon se pierde la nave, cesa la obligacion de contribuir á la avería, que viene á quedar reducida á la clase de simple, á cargo de los interesados en los efectos que la hubieren sufrido.

714. Salvada la nave del riesgo que dió lugar á la avería gruesa, si se perdiere en otro, subsiste en los efectos salvados del primer riesgo que se hubieren conservado despues de perdida la nave, la obligacion de contribuir á la avería comun segun el valor que les corresponda, atendiendo su estado y deducidos los gastos hechos para salvarlos.

715. Los daños y perjuicios de la avería gruesa deben justificarse en el primer

puerto de la descarga, con audiencia y citacion de todos los interesados ó sus consignatarios, haciéndose el reconocimiento y liquidacion por peritos de nombramiento de las partes, y en su defecto, del tribunal de comercio en puerto mexicano, y siendo extranjero, por la misma autoridad no habiendo cónsul, ó por éste si lo hubiere.

716. Las mercaderías perdidas se estimarán por el valor que tendrían en el puerto de descarga, si consta de los conocimientos su especie y respectiva calidad, si no se estará á su importe en la factura de compra, agregando los gastos y fletes erogados con posterioridad. Todo lo perteneciente al buque que se inutilizó para salvar la nave, se justipreciará segun el estado de servicio en que se hallaba. Lo averiado se estimará segun el estado en que se encuentre.

717. Para que las mercaderías perdidas ó deterioradas se computen en la avería común, deben trasportarse con sus conocimientos, pues no llevándolos será su daño en perjuicio de los interesados, aunque salvándose deben contribuir. No se computarán en la avería común las mercaderías que vayan en el combés y que se arrojen ó dañen, no obstante que estarán también sujetas á la contribucion de la avería si se salvaran. El fletante y el capitán responderán de los perjuicios de la echazon á los cargadores de los efectos arrojados, si su colocacion en el combés se hubiere hecho arbitrariamente y sin conocimiento de éstos.

718. Las mercaderías arrojadas al mar recobradas despues, no entran tampoco en el cómputo de la avería común, sino en la parte que hubieren tenido de deterioro y en los gastos de su recuperacion; y si antes de hacerse el recobro se hubieren incluido en la masa común de la avería dándose su importe á los propietarios, lo devolverán, reteniendo solo lo correspondiente á la desmejora y gastos citados.

719. Los efectos que se pierdan traspor-

tados en botes ó lanchas para aligerar un buque en caso de tempestad ó para facilitar su entrada en un puerto, rada ó bahía, entrarán por su valor en la masa que contribuya á la avería común.

720. La cantidad, á que segun la regulacion de los peritos ascienda la avería gruesa, se repartirá proporcionalmente entre todos los contribuyentes, por la persona que nombre al intento el tribunal que conozca de la liquidacion de la avería.

721. Para fijar la proporcion en que se debe hacer el repartimiento, se graduará el valor de la parte del cargamento salvada del riesgo, y el que corresponda á la nave.

722. El valor de la nave para la contribucion de la avería se estimará como accesorio el flete devengado en el viaje, con descuento de los salarios del capitán y tripulacion.

723. Para el avalúo de las mercaderías salvadas se estará á su inspeccion y no á los conocimientos, á ménos que las partes se conformen en referirse á éstos.

724. No contribuyen á la avería las municiones de boca y de guerra de la nave, la ropa y vestidos de uso que hubieren ya servido del capitán, oficiales y tripulacion, la de los pasajeros, cargadores y sobrecargos, en cuanto no exceda el valor de los efectos de esta especie, que á cada uno corresponda, del que se dé á los de igual clase que el capitán salve de la contribucion.

725. Los efectos arrojados una vez no contribuyen á la avería común que ocurra en riesgo posterior.

726. El repartimiento de la avería no es ejecutivo hasta que sea aprobado por el tribunal que conozca de su liquidacion, con audiencia instructiva de los interesados ó sus legítimos representantes.

727. El repartimiento debe hacerlo efectivo el capitán, que es responsable á los dueños de las cosas averiadas de los daños que ocasione su morosidad ó negligencia. Si los contribuyentes no satisfacen sus cuotas dentro de tercero dia despues de la

aprobacion, se procederá contra los efectos hasta realizarlos á solicitud del capitán. Este podrá diferir la entrega de los efectos hasta haberse pagado la contribucion, si el interesado en recibirlos no diere fianza de su valor.

728. La demanda de averías solo es admisible importando la pérdida por lo ménos la centésima parte del valor del buque y su cargamento.

729. Si por cortar un incendio en un puerto, costa ó rada, se echa á pique un buque por salvar á los demás, se estimará su pérdida como avería común, á que contribuirán los demás buques salvados.

730. Todas las disposiciones relativas á la responsabilidad, liquidacion y pago de las averías ceden á lo pactado especialmente por las partes, cuyos convenios se observarán puntualmente.

#### SECCION II.

##### *De las arribadas forzosas.*

731. Puede verificarse una arribada por falta de víveres, por temor fundado de enemigos, corsarios ó piratas, ó por algun accidente en el buque que lo inhabilite para navegar.

732. Ocurriendo cualquiera de estos motivos que obligue á la arribada, se examinará y calificará en junta de los oficiales de la nave, ejecutándose lo que se resuelva por la pluralidad de votos, de que se hará expresa é individual mencion en el acta que se extenderá en el registro correspondiente, firmándola todos los que sepan hacerlo.

El capitán tendrá voto de calidad, y los interesados en el cargamento que se hallen presentes asistirán también á la junta sin voto en ella, y solo para instruirse de la discusion y hacer las reclamaciones y protestas convenientes á sus intereses, que se insertarán también literalmente en la misma acta.

733. Los gastos de arribada forzosa se-

rán siempre de cuenta del naviero ó fletante.

734. No hay responsabilidad alguna de los perjuicios que pueden seguirse á los cargadores, en el naviero y el capitán, si la arribada es legítima, y en caso contrario la tienen ambos mancomunadamente; no será legítima si la falta de víveres procede de no haber provisionado lo necesario ó de no haber cuidado de darles colocacion en un lugar en que se conservasen bien ó de haberlos descuidado en su custodia: si el riesgo de piratas ó enemigos no es fundado y manifiesto apoyado en hechos positivos y justificables; si el descalabro de la nave proviene de no haberla reparado, pertrechado, equipado, y dispuesto bien para el viaje, ó desacierto del capitán, ó de omision en las diligencias necesarias para evitarlo.

735. Tendráse por legítima toda arribada forzosa que no proceda de dolo, negligencia é imprevision culpable del naviero ó del capitán.

736. No se hará la descarga en el puerto de arribada sino en caso de necesidad para los reparos de la nave ó para evitar daño y avería de la carga, previa autorizacion del tribunal de comercio, ó del cónsul mexicano si lo hubiere en puerto extranjero. Queda la carga desembarcada bajo la custodia del capitán, que responde de su conservacion fuera de los accidentes de fuerza insuperable.

Averiado el cargamento que se desembarque, el capitán dentro de veinticuatro horas lo hará presente al tribunal: lo mismo hará el cargador, ó cualquiera representante de éste que se hallare presente; y si no estuvieren conformes sus deposiciones, se nombrará en calidad de tercero un perito por el mismo tribunal, para que muestre su estado en su vista, y dicha autoridad determinará lo que juzgue necesario y más útil á los intereses del cargador.

737. No hallándose en el puerto el cargador ni persona que lo represente, se reconocerán los géneros por peritos nombra-

dos por los jueces de comercio, ó el agente consular en su caso, los cuales declararán la especie de daño que hubieren encontrado en los efectos reconocidos, los medios de repararlo, ó de evitar al ménos su aumento ó propagacion, y si podrá ser ó no conveniente su reembarque y conducion al puerto donde estuvieren consignados.

En vista de la declaracion de los peritos, proveerá el tribunal lo que estime más útil á los intereses del cargador, y el capitán pondrá en ejecucion lo decretado, quedando responsable de cualquiera infraccion ó abuso.

738. Se puede judicialmente vender la parte de los efectos averiados necesaria para los gastos de conservacion del resto, si el capitán no tiene de donde suplirlo ni quien le preste á la gruesa. El que para tal fin haga la anticipacion, tendrá hipoteca especial sobre los mismos efectos, percibirá el rédito legal y tendrá la preferencia sobre todo otro crédito.

739. Si lo averiado no puede absolutamente conservarse sin riesgo de perderse, se venderá judicialmente si no hay oportunidad de recibir instrucciones del cargador ó su consignatario, y se conservará el precio en depósito, deducidos los gastos y fletes á disposicion del mismo.

740. Cesando la causa de forzosa arribada debe emprenderse el viaje bajo la responsabilidad del capitán por los perjuicios que ocasionare su dilacion voluntaria.

741. Si la arribada se hubiere hecho por temor de enemigos ó piratas, se deliberará la salida de la nave en junta de oficiales, con asistencia de los interesados en el cargamento que se hallen presentes, en los mismos términos que para acordar las arribadas previene el art. 732.

#### SECCION III.

##### *Del naufragio.*

742. Encallando ó naufragando la nave, sus dueños y los interesados en el carga-

mento, sufrirán individualmente las pérdidas y desmejoras que ocurran en sus respectivas propiedades, perteneciéndoles el resto que pueda salvarse.

743. Si el naufragio procede de malicia, negligencia ó ignorancia del capitán ó su piloto, están en el deber de indemnizar á los perjudicados, y si de falta de reparacion ó pertrechamiento de la nave, esa responsabilidad es de los navieros, probando la falta los cargadores.

744. Los efectos salvados deben cubrir los gastos impendidos en salvarse con preferencia, cuyo importe satisfarán sus dueños antes de hacerseles la entrega de ellos, ó se deducirá con preferencia á cualquiera otra obligacion del producto de su venta.

745. Naufragando una nave que va en convoy ó en conserva de éste, se repartirá la parte de su cargamento y de pertrechos que haya podido salvarse entre los demás buques, habiendo cavidad en ellos para recibirlos, y en proporcion á la que cada uno tenga expedita. Si algun capitán lo rehusare sin justa causa, el capitán naufrago protestará contra él ante dos oficiales de mar los daños y perjuicios que de ello se sigan, y en el primer puerto ratificará la protesta dentro de las veinticuatro horas, incluyéndola en el expediente justificativo que debe promover, segun lo dispuesto en el art. 505.

746. Cuando no sea posible trasbordar á los buques de auxilio todo el cargamento naufragado, se salvarán los efectos de más valor y ménos volúmen, sobre cuya eleccion procederá el capitán con acuerdo de los oficiales de la nave.

747. El capitán á cuyo buque se trasborden los efectos, continuará sin interrupcion su ruta, y en el puerto de su destino hará la descarga y se depositarán á disposicion de su dueño aquellos efectos con autorizacion judicial; y si en la ruta se hallare el puerto de la consignacion de dichos efectos no mediando riesgo ó accidente de mar, y consintiendo los cargadores y sobrecargos presentes, los pasajeros

y los oficiales de la nave, puede ésta arribar al puerto á que iban consignados. Todos los gastos de la arribada que se hagan con el fin indicado, serán de cuenta de los dueños de los efectos naufragados, además de pagar los fletes correspondientes, que en defecto de convenio entre las partes se regularán á juicio de árbitros en el puerto de la descarga, teniendo en consideracion la distancia que haya portado los efectos el buque que los recogió, la dilacion que sufrió, las dificultades que tuvo que vencer para recogerlos, y los riesgos que en ello corrió.

748. Cuando no se puedan conservar los efectos, ó pasado un año no se pueda descubrir su dueño, el tribunal por cuya orden se depositaron, los hará vender en pública subasta y depositar el producto para entregarlo á quien corresponda. Igualmente y en la propia forma se venderán los necesarios para la conservacion del resto si el capitán no puede suplirlo ó conseguir préstamo á la gruesa con la misma hipoteca y prelación del art. 738.

#### TITULO VI.

##### *De la prescripcion en las obligaciones del comercio marítimo.*

749. La accion para repetir el dinero ó valor de lo suministrado para la construccion, reparacion y pertrecho de la nave y su manufactura, prescribe á los cinco años desde que se hizo la entrega.

750. La que procede de vituallas destinadas al aprovisionamiento de la nave, ó de alimentos suministrados á los marineros de orden del capitán, prescribe en un año desde su entrega siempre que dentro de él haya estado fondeada la nave en el puerto de la deuda, lo ménos quince dias. No sucediendo así, conservará el acreedor su accion aun despues de transcurrido el año, hasta que fondee la nave en dicho punto, y quince dias más. Dentro de igual término y con la misma res-

tricción prescribe la accion de los artesanos que hicieren obras en la nave.

751. La accion de los oficiales y tripulacion por sus salarios y gajes, prescribe al año despues de concluido el viaje en que los devengaron.

752. La del cobro de fletes y de contribucion de averías comunes, prescribe á los seis meses desde el dia en que se entregaron los efectos que los adeudaron.

753. La accion sobre la entrega del cargamento ó de los daños causados en él, un año despues del arribo de la nave.

754. Las que nacen del préstamo á la gruesa y de la póliza de seguro, á los cinco años de firmado el contrato.

755. La que se tiene contra el asegurador ó el capitán por el daño de la cosa, se extingue si á las veinticuatro horas de recibido el cargamento no se ha formalizado la protesta en forma auténtica, notificándose al responsable en los tres siguientes dias en persona ó por cédula.

756. Se extingue del mismo modo la accion contra el fletador por averías ó gastos de arribada que pesen sobre el cargamento, si el capitán percibe los fletes y entrega los efectos sin protestar en los términos y forma del artículo anterior.

757. Ningun efecto produce la protesta en el caso de los dos precedentes artículos, si se pasan dos meses contados desde su fecha sin formalizar la demanda judicial contra las personas en cuyo perjuicio se hiciera.

#### TITULO VII.

##### *Del conocimiento en los negocios marítimos.*

758. En todas las cuestiones que se susciten sobre los objetos á que se refiere esta parte marítima, conocerá el tribunal de comercio que corresponda, á excepcion de los negocios que pertenecen al juzgado de almirantazgo.