

**PRECIOS Y PUNTO DE SUSCRIPCIÓN**

Entramientos de la provincia. Año 50 ptas.  
 demás: trimestre 15 semestre 30 > 60 >  
 extranjero: > 22'50 > 45 > 90 >

Las suscripciones, cuyo pago es adelantado, se suscriben en la Subdirección del Hospicio Provincial, en dicho Establecimiento, Pignatelli, núm. 99; deberá dirigirse toda la correspondencia administrativa referente al BoleTín.

Las de fuera podrán hacerse remitiendo el importe en giro postal o Letra de fácil cobro.

Las cartas que contengan valores deberán ir certificadas y dirigidas a nombre del citado Subdirector. Los números que se reclamen después de transcurridos cuatro días desde su publicación, sólo se servirán al precio de venta, o sea a 35 céntimos los de año corriente y a 65 los de anteriores.



**PRECIOS DE LOS ANUNCIOS**

Quince céntimos por cada palabra. Al original acompañará un sello móvil de 90 céntimos por cada inserción.

Los anuncios obligados al pago, sólo se insertarán previo abono o cuando haya persona en la capital que responda de éste.

Las inserciones se solicitarán del Excmo. Sr. Gobernador, por oficio; exceptuándose, según está prevenido, las del Excmo. Sr. Capitán general de la Región.

A todo recibo de anuncio acompañará un ejemplar del BoleTín respectivo como comprobante, siendo de pago los demás que se pidan.

Tampoco tienen derecho más que a un solo ejemplar, que se solicitará en el oficio de remisión del original, los Centros oficiales.

El BoleTín Oficial se halla de venta en la Imprenta del Hospicio.

# BOLETIN OFICIAL

## DE LA PROVINCIA DE ZARAGOZA

ESTE PERIÓDICO SE PUBLICA TODOS LOS DÍAS, EXCEPTO LOS DOMINGOS

Las leyes obligan en la Península, islas adyacentes, Canarias y territorios de Africa sujetos a la legislación peninsular, a los veinte días de promulgación, si en ellas no se dispusiese otra cosa. (Código

Las disposiciones del Gobierno son obligatorias para la capital de provincia desde que se publican oficialmente en ella, y desde cuatro días después para los demás pueblos de la misma provincia. (Ley de 2 de noviembre de 1887).

Inmediatamente que los señores Alcaldes y Secretarios reciban este BOLETIN OFICIAL, dispondrán que se fije un ejemplar en el sitio de costumbre, donde permanecerá hasta el recibo del siguiente.

Los Sres. Secretarios cuidarán, bajo su más estrecha responsabilidad, de conservar los números de este BOLETIN, coleccionados ordenadamente para su encuadernación, que deberá verificarse al final de cada semestre.

### PARTE OFICIAL

S. M. el Rey Don Alfonso XIII (q. D. g.), S. M. la Reina Doña Victoria Eugenia, S. A. R. el Príncipe de Asturias e Infantes y demás personas de la Augusta Real Familia continúan sin novedad en su importante salud.

(Gaceta 11 diciembre 1927).

de Sanidad comunicarán a dicho Centro las vacantes que se produzcan tan luego como ocurran, informando a la vez si procede amortizarlas y distrito a que deben adscribirse los servicios, o si conviene proveerlas, en cuyo caso se solicitará la debida autorización.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y efectos consiguientes. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 23 de noviembre de 1927.—Martínez Anido.

(Gaceta 29 noviembre 1927).

### SECCIÓN PRIMERA

#### Ministerio de la Gobernación

REAL ORDEN  
 Núm. 1.454.

Excmo. Sr.: Hallándose en estudio actualmente la reorganización de los servicios correspondientes a las Subdelegaciones de Sanidad, de cuyo proyecto forma parte la nueva demarcación de distritos sanitarios, en las distintas provincias, para que los servicios puedan prestarse con la mayor eficacia y facilidad,

S. M. el Rey (q. D. g.) se ha servido disponer en lo sucesivo no se provean interinamente las Subdelegaciones de Medicina, Farmacia y Veterinaria que estén sin proveer actualmente, quedando vacantes en lo sucesivo, hasta que la Dirección general de Sanidad, previos informes que estime convenientes, se resuelva lo procedente en cada caso.

Con tales efectos, los Inspectores provinciales

#### Ministerio de Hacienda

REAL ORDEN  
 Núm. 646.

Excmo. Sr.: En cumplimiento de las prevenciones contenidas en la Real orden de 29 de mayo de 1922, y vistas las cotizaciones medias durante el mes corriente, facilitadas a ese Centro directivo por la Junta Sindical del Colegio de Agentes de Cambio y Bolsa de la de Madrid,

S. M. el Rey (q. D. g.), conformándose con lo propuesto por esa Dirección general, se ha servido disponer que las cotizaciones que han de servir de base, durante el mes de diciembre próximo venidero, para liquidar el tanto por ciento a que han de estar sujetas las mercancías producto y procedentes de naciones a las que se aplique la primera columna del Arancel o de aquellas cuyas divisas tengan una depre-

ciación en su par monetaria con la peseta igual o superior al 70 por 100, serán las siguientes:

Turquía, tres enteros 115 milésimas; Bulgaria, cuatro enteros 255 milésimas; Yugoslavia, 10 enteros 354 milésimas, y Grecia, siete enteros 773 milésimas.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 29 de noviembre de 1927.—Calvo Sotelo.

Señor Director general de Aduanas.

(Gaceta 30 noviembre 1927.)

## Ministerio de Gracia y Justicia

### Proyecto de Código de Comercio.

#### LIBRO TERCERO

##### Del comercio marítimo.

(Continuación).

##### SECCIÓN QUINTA

##### Párrafo único.

##### Del reaseguro.

Artículo 338. Lo mismo el seguro marítimo que las demás clases de seguros, pueden ser objeto de reaseguro por el asegurador, entendiéndose, a no mediar pacto en contrario, que el asegurado carece de todo derecho e interés en relación con el reaseguro, el cual, conforme a lo dispuesto en el párrafo tercero del artículo 409 del libro II de este Código (Proyecto), no altera en nada el contrato celebrado entre el asegurador directo y el asegurado o contratante.

El reaseguro podrá contratarse en las mismas o diferentes condiciones y por igual, mayor o menor premio, especificándolo así en la póliza de reaseguro.

De igual manera el asegurado podrá también asegurar el coste del seguro y el riesgo que puede correr en la cobranza respecto del primitivo asegurador.

Artículo 339. En todo reaseguro, la entidad cedente deberá expresar en el contrato o proposición de reaseguro la cantidad que se reserva, la cual no podrá ser objeto de nuevo reaseguro; y si lo fuese se entenderá realizado el reaseguro por cuenta común de todos los reaseguradores, a prorrata del interés de cada uno; siendo nulo todo pacto en contrario. Los reaseguradores, a prorrata del interés de cada uno; siendo nulo todo pacto en contrario.

Artículo 340. La Compañía cedente o retrocedente responderá siempre a su cesionario del importe de las primas relativas a los riesgos que hayan sido definitivamente formalizados, aun cuando aquélla no las hubiere percibido de su asegurado o reasegurado.

Artículo 341. En caso de indemnización por siniestro, la Compañía reaseguradora tendrá, respecto de la cedente, la misma responsabilidad que ésta para con el asegurado, siempre que la indemnización se ajuste, en cuanto a los riesgos reasegurados, a las condiciones del contrato original

de seguro, siendo nulo todo pacto en contrario. Artículo 342. En el caso de que la Compañía cedente discuta en juicio el pago de una indemnización, la cesionaria no será responsable de su prorrata en los gastos de litigio cuando la cedente fuese condenada en costas, si previamente no hubiese consentido el litigio; pero en este caso, la cesionaria, sin esperar el resultado del litigio, deberá abonar a la cedente la parte que le corresponda por el reaseguro.

Artículo 343. Las anulaciones de riesgos y los extornos de primas que sobre la base de los contratos de seguro o de reaseguro, en caso de retrocesión, hiciese la Compañía cedente, deberá comunicarlos a los reaseguradores en cuanto los hubiese liquidado, y lo más tarde dentro del mes siguiente.

#### TITULO IV

##### De la hipoteca naval.

Artículo 344. Por el contrato de hipoteca naval, el propietario de un buque lo sujeta directamente e inmediatamente—cualquiera que sea su último poseedor—al pago de un crédito constituido a favor de otra persona o a la orden de la misma.

Artículo 345. Puede ser objeto de este contrato el buque en construcción, siempre que esté invertida en ella la tercera parte de la cantidad en que se haya presupuesto o contratado el valor total del casco, y se haga previamente inscripción de la propiedad del buque en el registro de naves correspondiente.

Artículo 346. Solamente podrán constituirse hipoteca, por sí o por apoderado con poder especial, otorgado ante Notario o Agente mercantil del comercio colegiado, los que tengan libre disposición de sus bienes, o no teniéndola estén legalmente autorizados para ello.

Artículo 347. Para hipotecar la nave que pertenezca a dos o más personas habrá de preceder el acuerdo de todos los partícipes o de la mayoría.

Cada copartícipe podrá hipotecar separadamente su parte; pero en tal caso, los demás o cada uno de ellos podrán subrogarse en término de quince días siguientes a la inscripción de la hipoteca en el Registro mercantil, en los derechos del acreedor, pagándole el crédito y los gastos que se hubieren causado.

La hipoteca de buques en construcción se constituirá por el propietario, pudiendo también constituirse el naviero si en el contrato de construcción se le hubiese conferido esta facultad.

El Capitán no estará facultado para hipotecar la nave sino mediante poder especial.

Artículo 348. El contrato en que se constituye hipoteca naval solamente podrá otorgarse por escritura pública.

Por póliza, con intervención de Agente mercantil o diador oficial, la que habrán de firmar también las partes o sus apoderados.

Por documento privado, suscrito por los interesados o sus apoderados, que habrán de presentarse ambas partes, o al menos la que garantice el crédito con la hipoteca al funcionario encargado de efectuar la inscripción, ante el que ambos identificarán su personalidad.

Artículo 349. El contrato de hipoteca naval que se haga en país extranjero deberá necesariamente otorgarse ante el Consol español del puerto en que tenga lugar, inscribirse en el Registro

del Consulado y anotarse en la certificación de propiedad del buque que debe llevar el Capitán.

Con las mismas formalidades deberán otorgarse los demás contratos que se celebren en el extranjero y que hayan de tener preferencia sobre el préstamo hipotecario naval en virtud de su inscripción en el Registro Mercantil.

Artículo 350. En todo contrato en que se constituya hipoteca naval, sea sobre todo el buque o sobre una parte, por un comunero, se hará constar:

1.º Los nombres, apellidos, estado civil, profesión y domicilio del acreedor y deudor.

2.º El importe, en cantidad líquida y determinada, del crédito garantido con la hipoteca y de las sumas a que en su caso se haga extensivo el gravamen por costas y por los intereses devengados que excedan de dos años y la anualidad corriente.

3.º Fecha del vencimiento del capital y del pago de los intereses y las estipulaciones que establezcan los contratantes sobre intereses, seguros, exclusión de la hipoteca de diversos accesorios del buque y demás análogos.

4.º Expresión de si el crédito hipotecario se constituye a la orden o simplemente a nombre de persona determinada, o para responder del pago de obligaciones emitidas o que se emitan.

5.º Nombre, señas distintivas del buque, descripción completa del mismo, número y fecha de inscripción para navegar y su matrícula, y si estuviese en construcción, las condiciones establecidas en el artículo 345.

6.º El valor o precio de la nave al tiempo de hipotecarla, si las partes estableciesen que este precio se tome como tipo para la subasta en caso de embargo por defectos del pago del crédito.

7.º Cantidad de que responde la nave y cada una en el caso de que se hipotequen dos o más, todo o en parte, en garantía de un solo crédito.

Artículo 351. La hipoteca naval no producirá efectos sino desde la fecha de su inscripción en el Registro Mercantil de la provincia en que esté matriculado el buque gravado con ella, o en el correspondiente al lugar de la construcción, cuando se trate de los buques no matriculados, debiéndose anotar seguidamente por el Registrador en la certificación de la propiedad del buque que debe llevar el Capitán.

Si la hipoteca se hubiese constituido a la orden, el endoso del crédito garantizado no surte efecto alguno sino desde la inscripción del mismo en el Registro Mercantil y, en ningún caso, el endoso producirá solidaridad entre los endosantes.

Artículo 352. Inscrita la hipoteca gravando un buque, no podrá ser éste enajenado a un extranjero sin consentimiento del acreedor hipotecario o sin que el vendedor previamente consigne el importe del crédito asegurado con la hipoteca, con las formalidades que previene el Código civil.

La venta con infracción de lo dispuesto en el artículo anterior será nula, sin perjuicio de la responsabilidad criminal en que el vendedor incurra con arreglo al Código penal.

Artículo 353. Se entenderán hipotecados con preferencia con el casco del buque, y respondiendo del cumplimiento de las obligaciones que la hipoteca garantiza, salvo pacto expreso en contrario, el aparejo, respetos, pertrechos y máquinas de propulsión, y no otros, que se hallen a la

sazón en el dominio del propietario o propietarios de la nave hipotecada; los fletes devengados y no percibidos por el viaje que estuviese haciendo o el último que hubiere rendido al hacerse efectivo el crédito hipotecario, y las indemnizaciones que al buque correspondan por abordaje u otros accidentes que den lugar a ellas y por la de seguro en caso de siniestro.

Artículo 354. Si se hubiese pactado que la indemnización por seguro esté comprendida en la hipoteca, o si, con arreglo al artículo anterior, nada se hubiese pactado, el acreedor hipotecario podrá en cualquier momento notificar su contrato a los aseguradores por medio de Notario, Agente de Bolsa y Cambio, Corredor intérprete de buques; y efectuada la notificación no podrá pagarse cantidad alguna al asegurado sin conocimiento expreso del acreedor hipotecario.

Artículo 355. Si la indemnización por seguro se hubiese excluido expresamente de la hipoteca, el deudor podrá libremente asegurar la propiedad del buque, y el acreedor, del propio modo, su crédito hipotecario; pero sin que el seguro por ambos conceptos pueda exceder del valor del buque. Si excediese, y por esta causa fuese necesario reducir el seguro, la reducción se hará primeramente en el del dueño y después en el del acreedor hipotecario.

Artículo 356. La hipoteca naval constituida en garantía de un préstamo que devenga interés no se extiende en perjuicio de tercero, sino a los de los dos últimos años transcurridos y la parte vencida de la anualidad corriente.

Artículo 357. Si se hipotecaran varias naves a la vez en garantía de un solo crédito, de conformidad con el número 7.º del artículo 350, no se podrá repetir contra ellas en perjuicio de tercero que tenga inscrito su derecho en el Registro, sino por la cantidad a que respectivamente estén afectas y la que a la misma correspondan por razón de intereses, sin perjuicio de que, si la hipoteca no alcanzara a cubrir la totalidad del crédito, pueda el acreedor repetir por la diferencia contra las naves que conserve el deudor en su poder; pero simplemente por acción personal y sin otra prelación que la general establecida en este Código.

Artículo 358. El aplazamiento del pago del precio en caso de venta de la nave y los créditos refaccionarios, no perjudicarán a la hipoteca, si no constan en el Registro Mercantil.

Artículo 359. El acreedor con hipoteca sobre la nave refaccionada cuyo valor se hubiese hecho constar antes de empezar las obras, conservará un derecho de preferencia respecto al acreedor refaccionario solamente por un valor igual al que se hubiere declarado a la nave en el título del crédito refaccionario anotado.

Artículo 360. Tienen el carácter de privilegiados y preferentes respecto de la hipoteca naval sobre el buque, sobre el flete del viaje durante el cual ha nacido el crédito privilegiado y sobre los accesorios del buque y del flete adquiridos después de comenzado el viaje, y sin necesidad de que consten inscritos ni anotados en el Registro Mercantil.

1.º Los impuestos o contribuciones a favor del Estado, la Provincia o el Municipio que se hayan devengado sobre el buque y durante el año inmediato anterior, sin perjuicio de lo dispuesto por la ley de Contabilidad de la Hacienda pública.

2.º Las costas judiciales debidas al Estado y los gastos ocasionados en interés común de los

acreedores para la conservación del buque o para conseguir su venta y la distribución del precio; los derechos de tonelaje, de faro o de puerto y los demás derechos e impuestos públicos de la misma clase; los gastos de pilotaje, los de custodia y conservación desde la entrada del buque en el último puerto.

3.º Los créditos procedentes del contrato de servicios del Capitán, de la tripulación y de otras personas al servicio a bordo.

4.º Las remuneraciones debidas por salvamento y asistencia y la parte correspondiente al buque en las averías gruesas.

5.º Las indemnizaciones por abordajes u otros accidentes de navegación, así como por los daños causados en las obras de los puertos, docks y vías navegables; las indemnizaciones por lesiones corporales a los pasajeros y a los tripulantes, y las indemnizaciones por pérdidas o averías de la carga o de los equipajes.

6.º Los créditos procedentes de contratos celebrados o de operaciones efectuadas por el Capitán, fuera del puerto de matrícula, en virtud de sus poderes legales, para las necesidades reales de la conservación del buque o para la continuación del viaje, sin distinguir si el Capitán es o no al mismo tiempo propietario del buque y si el crédito es suyo o de los proveedores, reparadores, prestamistas u otros contratantes.

Artículo 361. A los efectos del artículo anterior, se entiende por accesorios del buque y del flete:

1.º Las indemnizaciones debidas al propietario por razón de daños materiales sufridos por el buque y no reparados, o por pérdida del flete.

2.º Las indemnizaciones debidas al propietario, por averías gruesas, en tanto que éstas consistan en daños materiales sufridos por el buque y no reparados, o en pérdidas del flete.

3.º Las remuneraciones debidas al propietario por asistencia prestada o salvamento efectuado hasta el fin del viaje, deducción hecha de las cantidades abonadas al Capitán y a las demás personas al servicio del buque.

El precio del pasaje y eventualmente las cantidades debidas, en virtud del artículo 10 de este libro, quedan incorporados al flete.

No se considerarán como accesorios del buque o del flete las indemnizaciones debidas al propietario en virtud de contratos de seguro, ni las primas, subvenciones u otros subsidios nacionales.

No obstante lo consignado en el párrafo enunciativo del artículo anterior, el privilegio establecido a favor de las personas del servicio del buque se extiende al conjunto de los fletes debidos por todos los viajes efectuados durante la vigencia del mismo contrato de enrolamiento.

Artículo 362. Los créditos referentes a un mismo viaje tienen el carácter de privilegiados en el mismo orden con que figuran en el artículo 360. Los créditos incluidos en cada uno de los números del mismo concurren con igual derecho y a prorrata en caso de insuficiencia del precio.

Los créditos incluidos en los números cuarto y sexto de cada una de estas categorías se pagan preferentemente en el orden inverso de la fecha en que se han originado.

Los créditos referentes a un mismo suceso se reputan de la misma fecha.

Artículo 363. Los créditos privilegiados del último viaje tienen preferencia sobre los de los

viajes anteriores. Sin embargo, los créditos resultantes de un contrato único de enrolamiento para diversos viajes, concurren todos en el mismo grado con los créditos del último viaje.

Artículo 364. A los efectos de la distribución del precio de la venta de los objetos a que afecta el privilegio, los acreedores privilegiados tienen la facultad de reclamar el importe íntegro de sus créditos sin deducción alguna por razón de las reglas sobre la limitación; pero sin que las participaciones que les corresponda puedan ser superiores a la cantidad debida en virtud de dichas reglas.

Artículo 365. Los créditos privilegiados enumerados en el artículo 360 siguen al buque, aun que cambie de dueño.

Artículo 366. Los privilegios se extinguen fuera de los demás casos previstos en este Código, a la expiración del plazo de un año, sin que para los créditos por suministros a que se refiere el número sexto del artículo 360 el plazo pueda exceder de seis meses.

Respecto de los privilegios que garantizan las remuneraciones de asistencia y de salvamento, el plazo empezará a contarse a partir del día en que las operaciones han terminado. En cuanto al privilegio que garantiza las indemnizaciones por abordaje, y otros accidentes y por lesiones corporales, desde el día en que el daño se ha causado. Respecto del privilegio por las pérdidas o averías del cargamento, o de los equipajes, desde el día de la entrega del uno y otros o de la fecha en que hubiesen debido ser entregados. En cuanto a las reparaciones y suministros y demás gastos señalados en el número sexto, a partir del día del nacimiento del crédito.

En todos los demás casos el plazo corre desde que el crédito es exigible.

La facultad de solicitar anticipos o abonos a cuenta no producirá el efecto de hacer exigibles los créditos a favor de las personas enroladas a bordo, incluidas en el número tercero del referido artículo 360.

Artículo 367. El privilegio sobre el flete puede ejercitarse tanto si éste es aún debido, como si su importe está todavía en poder del Capitán o del Agente, del propietario o del naviero. Lo mismo se entenderá respecto del privilegio sobre los accesorios.

Artículo 368. Los privilegios establecidos en los artículos 360 y siguientes no están sometidos a formalidad alguna ni a ninguna condición especial de prueba, salvo lo que dichos artículos previenen y las prescripciones de este Código que exijan al Capitán el cumplimiento de disposiciones especiales, ya para tomar préstamos sobre el buque, ya para la venta del cargamento.

Artículo 369. Los preceptos de los artículos 360 y siguientes son aplicables a los buques que exploten, no sólo el propietario, sino el naviero, fletador o gerente, salvo que el propietario esté desposeído por un acto ilícito y el acreedor, además, no lo sea de buena fe.

Artículo 370. Tendrán también preferencia sobre la hipoteca naval y sin necesidad de inscripción inscritos ni anotados en el Registro Mercantil, pero siempre postpuestos a los créditos privilegiados que enumera el artículo 360:

1.º Los importes de los premios del seguro de la nave de los dos últimos años, y si el seguro fuese mutuo, por los dos últimos dividendos que se hubiesen repartido.

2.º La indemnización debida a los cargadores

por el valor de los géneros embarcados que no hubieren entregado a los consignatarios, siempre que consten en sentencia judicial o arbitral.

Artículo 371. Tendrán también preferencia sobre la hipoteca naval, después de los créditos que especifican los artículos 360 y 370, los derechos de créditos litigiosos que antes de la inscripción hipotecaria hubiesen sido anotados preventivamente en el Registro, en virtud de mandamiento judicial, cuando queden reconocidos en sentencia ejecutoria o en transacción otorgada o aprobada por los interesados.

Artículo 372. Ningún crédito, con excepción de los enumerados en los artículos 360 y 370, tendrán preferencia sobre la hipoteca naval si no está inscrito con anterioridad en el Registro Mercantil correspondiente.

La mujer casada, aunque consten inscritos sus aportaciones o derechos en el libro de comerciantes en el Registro Mercantil, no tendrá prelación respecto a los créditos o derechos de tercero inscritos o anotados sobre la nave, cuando no aparezca a su favor hipoteca expresa sobre la misma nave, o la obtenga conforme al derecho común, en la cual hipoteca surtirá sus efectos desde que fuera inscrita en el Registro de buques.

Los actos y contratos relativos a una nave que, según las disposiciones de este Código, o de leyes especiales, son inscribibles en el Registro Mercantil, no surtirán efecto, en cuanto a tercero, sino desde la fecha de su inscripción, salvo lo dispuesto en el artículo 371.

Artículo 373. Las acciones derivadas del derecho de hipoteca naval se ejercerán con arreglo a la ley especial sobre la misma.

La acción hipotecaria naval prescribe a los diez años, contados desde que pueda ejercitarse.

Artículo 374. Las inscripciones de hipoteca naval sólo pueden ser canceladas:

1.º Por consentimiento del acreedor hipotecario, de su mandatario, especialmente apoderado para consentir en la cancelación, o de sus causahabientes, hecho constar en forma auténtica.

2.º Por auto o sentencia firme.

Artículo 375. En lo no previsto en el presente título y lo no especialmente regulado se aplicará la ley sobre la hipoteca naval, y, supletoriamente de ésta, y en cuanto sea acomodable, la hipoteca común.

## TITULO V

*De la contribución por avería y de las demás relaciones extracontractuales nacidas de los riesgos, accidentes y daños de navegación.*

### SECCIÓN PRIMERA

#### Disposiciones generales.

Artículo 376. Los riesgos, accidentes y daños de la navegación producirán, por ministerio de la ley, el nacimiento, a favor y cargo del fletante o naviero y de los cargadores, conjunta o individualmente, de derechos, obligaciones y responsabilidades por razón de avería, que les serán respectivamente atribuidos en la medida y con los requisitos establecidos en los artículos siguientes:

Artículo 377. Para los efectos del Código se llaman averías:

1.º Todo gasto extraordinario o eventual que, para conservar el buque, el cargamento o ambas cosas se irrogare durante la navegación.

2.º Todo daño o desperfecto que sufriere el

buque, cargado o en lastre, antes de hacerse a la mar en el puerto de salida, y durante el viaje hasta dar fondo y anclar en el de su destino.

3.º Todo daño o desperfecto que sufran las mercancías con ocasión de su embarque en el muelle del puerto de su expedición hasta su desembarque en el de la consignación.

Artículo 378. 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 cualquiera otro del mismo carácter no extraordinario ni eventual, según los usos y costumbres del mar, no revestirán la calificación de averías, y serán de cuenta y cargo del fletante, salvo pacto expreso en contrario.

Artículo 379. Las averías serán:

1.º Simples o particulares.

2.º Gruesas o comunes.

Artículo 380. El dueño de la cosa que dió lugar al gasto o recibió el daño, soportará las averías simples o particulares.

Artículo 381. Soportarán en común los gastos y daños de las averías gruesas todos los interesados en el buque, flete y cargamento.

Artículo 382. Los daños y gastos constitutivos de avería no perderán tal carácter, aun cuando el acontecimiento o la omisión que a ellos dieran lugar sean constitutivos de imprevisión, imprudencia o impericia, quedando en todo caso viva la acción para reclamar contra el responsable de ellas. El autor de la omisión o del acto de imprevisión, imprudencia o impericia, no podrá reclamar la admisión en avería de sus daños y gastos, carecerá de derecho a indemnización y estará obligado a pagar los daños y perjuicios de los terceros.

Artículo 383. La avería se presumirá que es simple, salvo prueba en contrario. La prueba de que un daño o gasto es constitutivo de avería común incumbirá a quien lo afirme.

Artículo 384. Los interesados en la liquidación y justificación de las averías podrán convenirse y obligarse mutuamente en cualquier tiempo acerca de la liquidación y pago de ellas. Será nula toda cláusula del pacto que envuelva derogación expresa de los preceptos obligatorios del Código o merma de las facultades del Capitán ante los riesgos graves. En defecto de pacto que prefije el punto donde la liquidación ha de llevarse extrajudicialmente a cabo, se observarán las siguientes reglas:

1.ª La justificación de la avería se verificará en el puerto donde se hagan las reparaciones, si hubieran sido necesarias, o en el de descarga, entendiéndose por tal el de destino de la expedición, aquél en que concluya el viaje o en que se desembarque la mayor parte del cargamento, atendido su valor, cuando la nave conduzca carga para diferentes puntos de su tránsito.

2.ª La liquidación se hará también en el puerto de descarga, si fuese español.

3.ª Si la avería hubiese ocurrido fuera de las aguas jurisdiccionales de España, o se hubiese 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 y pudiera arribarse a dicho puerto, en él se practicarán las operaciones a que se refieren las reglas primera y segunda.

Artículo 385. La liquidación por vía privada y

amistosa de las averías requerirá el unánime consentimiento de los interesados.

La adhesión de éstos al nombramiento de uno o varios liquidadores no envolverá el compromiso de pasar por su decisión o propuesta si no se hubiera así pactado expresamente.

Artículo 386. Tanto en el caso de hacerse privadamente, en virtud de convenio, la liquidación de las averías, como en el de intervenir la Autoridad judicial, a petición de cualquier interesado no conforme, todos deberán ser citados y oídos si comparecieren. El naviero será representado legalmente por el Capitán.

Cuando no se hallasen presentes o no tuvieran su legítimo representante los cargadores y aseguradores, y el puerto fuere extranjero, se hará la liquidación por el Cónsul, que aplicará, al practicarla, las leyes españolas. Si no hubiera Cónsul se hará la liquidación por el Juez o Tribunal competente, con arreglo a las leyes del país y por cuenta de quien corresponda.

Quando el representante sea persona conocida en el lugar donde se haga la liquidación, se admitirá y producirá efecto legal su intervención, aunque sólo esté autorizada por carta del naviero, del cargador o del asegurador.

Artículo 387. Si concurrieren en un mismo viaje averías simples y gruesas del buque, del cargamento o de ambas cosas, se determinarán con separación los gastos y daños pertenecientes a cada una de ellas.

A tal efecto, los Capitanes estarán obligados a exigir de los Peritos tasadores y de cuantos intervengan en la descarga, saneamiento, venta o beneficio de las mercaderías, que en sus tasaciones, presupuestos y cuentas establezcan con toda exactitud y separación los daños y gastos pertenecientes a cada avería, y en los de cada avería, los pertenecientes al buque y al cargamento, y expresen si hay o no daños que procedan de vicio propio de las cosas y no de accidente de mar o gastos comunes a las diferentes clases de averías y al buque y su carga.

## SECCIÓN SEGUNDA

### *De las averías simples o particulares y de su liquidación.*

Artículo 388. Serán averías simples o particulares, por regla general, todos los gastos y daños causados en el buque y en su cargamento que no hayan redundado en beneficio y utilidad común de los interesados en la expedición marítima, y en especial los siguientes:

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

2.º Los daños sufridos, incluso su pérdida total por echazón, en las mercaderías transportadas fuera de los usos y costumbres del mar sobre la cubierta o combés del buque en navegación de altura.

3.º Los daños sufridos, incluso la pérdida total por echazón, en las mercaderías transportadas sin expedición de conocimiento ni indicación en los manifiestos, sobordos y libros de carga o con infracción de los Reglamentos marítimos o del contrato de fletamento.

4.º Los daños que sobrevinieran, desde que se hizo a la mar en el puerto de salida hasta dar fondo y anclar en el de su destino, al buque en su casco,

maquinaria, aparejo, armas y pertrechos por vicio propio del mismo, accidente de mar o fuerza mayor, y los gastos hechos para evitar dichos daños.

5.º Los daños causados en un buque que a suerte como consecuencia del forzamiento de sus velas o de su maquinaria, salvo lo dispuesto en el número diez del artículo 391.

6.º Los daños causados en un buque por cortadura de los restos o despojos del aparejo anteriormente abatidos por accidente de mar.

7.º Los sueldos y alimentos de la tripulación del buque fletado por viaje o detenido o embargo por fuerza mayor u orden de autoridad legítima, o sometido a régimen cuarentenario.

8.º Los gastos impuestos al buque o al cargamento por arribada forzosa no justificada, por necesidades de seguridad común.

9.º El daño inferido al buque o al cargamento por choque o abordaje que fuesen fortuitos e inevitables, o cuya responsabilidad no pudiera determinarse.

10. El daño inferido al buque o al cargamento por la pérdida de ambos, por naufragio o encallamiento que fuesen resultado de accidente fortuito.

11. Las pérdidas sufridas por los dueños de mercaderías como consecuencia de la venta de ellas para pagos de alimentos u otra necesidad del buque en el caso de arribada forzosa, o justificada por causa expresada en el número octavo.

Artículo 389. La liquidación de las averías simples o particulares se verificará con audiencia de los interesados y previo el reconocimiento y valoración de dichas averías por los Peritos que nombren aquéllos o el Juez o Tribunal, según los casos.

Artículo 390. El asegurador no estará obligado, salvo pacto en contrario, a satisfacer, por averías simples, reclamación alguna que no exceda del 10 por 100 del efecto averiado.

## SECCIÓN TERCERA

### *De las averías comunes y de su liquidación.*

#### Párrafo primero.

### *De los gastos y daños constitutivos de avería común y de la forma de realizarlos y causarlos.*

Artículo 391. Serán averías gruesas o comunes, por regla general, todos los daños y gastos extraordinarios que se causen deliberada y razonablemente con el evidente propósito de salvar el buque y el cargamento de un riesgo común, conocido y efectivo, y particular, los siguientes:

1.º Los gastos realizados o efectos y dinero vertidos con el objeto de rescatar el buque o el cargamento apresado por enemigos o piratas; los salarios, sueldos, salarios y gastos necesarios de la tripulación o de cualquiera de sus individuos que permanecieron en rehenes hasta su reintegro al buque o al domicilio; y cualquiera otro gasto del buque o del cargamento mientras se realiza su rescate.

2.º El salario y alimentos de la tripulación del buque fletado por meses, durante el tiempo que el buque fuere embargado o detenido por fuerza mayor u orden del Gobierno, o para reparar daños causados en beneficio común.

3.º El valor de los efectos arrojados al mar para aligerar al buque, ya pertenezcan al cargamento del buque o a la tripulación, y el daño que de tal acción resulte para los efectos que se conservan a bordo.

4.º El valor de los mástiles, cables y palos que se corten o inutilicen, y de las anclas, cadenas y aparejos

se rompan o abandonen con el objeto de salvar el cargamento, el buque, o ambas cosas, de un peligro común.

Los daños originados al buque y cargamento conjunta o separadamente, al extinguir un incendio por el agua o de otra manera, con excepción de los producidos al buque y cargamento a bordo, y de los causados a los bultos de la carga que se hallen en estado en fuego.

Los gastos de alijo, transbordo y conservación a bordo de una parte del cargamento, provisión de combustible, para aligerar el buque, ponerlo a flote o en condiciones de tomar puerto o rada, o de un riesgo de mar, y el perjuicio que de resulte a los efectos alijados transbordados; siempre que la conservación, alijo y transbordo fueren necesarios en interés común para la salvación del buque, o para la continuación del viaje en condiciones de seguridad.

El daño causado al buque o a los efectos del cargamento, por la apertura de agujeros o roturas hechas al buque para desaguarlo e impedir que zozocara para extraer o salvar los efectos del cargamento para efectuar con un objetivo de seguridad una echazón al mar.

Las pérdidas y daños causados como consecuencia de la encalladura voluntaria de un buque, que mediante tal recurso se hubiera salvado de hundimiento, pérdida o naufragio, en otro caso inabordable.

Los gastos y daños causados para poner a flote, desencallar o adentrar más en tierra, en orden a la seguridad común, el buque encallado de propósito con el objeto y resultado de salvarle.

Los daños y pérdidas causados al buque en velas o berlingas y en su maquinaria y calderas por forzamiento de aquéllas y éstas, con el designio de ponerle a flote una vez encallado.

Los gastos y daños causados en efectos o provisiones o lubricantes que haya sido necesario utilizar como combustibles para seguridad común, en caso de peligro de un buque suficientemente proveído de los elementos necesarios.

Los gastos de alimentación, curación, indemnización y funerales de los tripulantes que hubieren sido heridos, mutilados o muertos defendiendo salvando el buque de un peligro común.

Los gastos de auxilio y salvamento, si se efectúan en beneficio de todos los intereses existentes a bordo, y los daños causados por el salvamento de auxilio en el buque o en la carga.

Los gastos hechos para hacer frente a necesidades urgentes, originadas por avería gruesa, como el moscabado de valor de géneros vendidos en la embarcación forzosa, justificada por necesidades de seguridad común; el premio del préstamo a la gruesa o el seguro concertados con motivo tal y otros semejantes.

Las pérdidas de flete resultantes de daños al cargamento, causados en avería común, una vez pagados del importe del flete bruto perdido los cuales son sentados al acreedor por consecuencia del salvamento.

Los gastos de la liquidación de la avería gruesa, incluso el abono de intereses y los causados para obtener fondos de anticipo.

Artículo 392. Únicamente serán clasificados como avería común los daños, pérdidas y gastos que por consecuencia directa del acto mismo constituyan de avería común.

Los daños ocasionados al buque o al cargamento que prolongarse la duración del viaje, así como los

sultantes de paro o fluctuaciones del mercado y cualesquiera otros perjuicios indirectos sufridos por idéntico motivo, no serán admitidos ni clasificados como avería común.

Sin embargo, constituirán avería común los gastos de cuarentenas extraordinarias imprevistas al tiempo de celebrarse el fletamento.

Artículo 393. Será clasificado como avería común todo gasto supletorio efectuado en sustitución de otro de igual carácter. El gasto supletorio se sujetará a la medida y límites del evitado y suplido.

Artículo 394. Para hacer los gastos y causar los daños correspondientes a la avería gruesa, procederá resolución del Capitán, adoptada previa deliberación con los demás oficiales de la nave y audiencia del naviero e interesados en la carga que se hallaren presentes.

Si el naviero o los cargadores se opusieren, o no hubiere tiempo por la inminencia del peligro de consultarles, y el Capitán y Oficiales en su mayoría, o el Capitán, separándose de la mayoría, estimare necesarias determinadas medidas, podrán éstas ejecutarse en todo caso bajo la responsabilidad del Capitán mismo, sin perjuicio del derecho del naviero y cargadores para ejercitar el suyo ante el Juez o Tribunal competente, si pudieren probar que el Capitán procedió con malicia; impericia o descuido. En caso de empate en las resoluciones de la Junta de Oficiales, tendrá el Capitán voto de calidad.

Si los interesados en la carga, estando en el buque, no fueran consultados, no contribuirán a la avería común, a no ser que la urgencia del caso imposibilitare la previa deliberación.

Artículo 395. El acuerdo adoptado para causar los daños que constituyen la avería común habrá necesariamente de consignarse en el libro de navegación, expresando la citación y audiencia de los cargadores o la razón de haber prescindido de ella, los motivos del acuerdo, el fundamento de la disidencia, si hubiese existido, y las causas irresistibles y urgentes a que obedeciera la resolución del Capitán, si hubiera obrado por sí.

En el primer caso, se firmará el acta por todos los presentes que supieran hacerlo, a ser posible antes de proceder a la ejecución, y cuando no lo sea, en la primera oportunidad. En el segundo caso, por el Capitán y los Oficiales del buque. En el acta se expresarán circunstanciadamente cuáles hayan sido las cosas sacrificadas, abandonadas, echadas o dañadas, bien se hayan perdido totalmente o se conserven en el buque.

El Capitán tendrá obligación de entregar copia del acta a la autoridad judicial marítima del primer puerto a que arribe, dentro de las veinticuatro horas siguientes a su llegada, y deberá ratificarla luego con juramento.

Artículo 396. El Capitán dirigirá la echazón, mandando arrojar al mar los efectos por el orden siguiente:

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

2.º Los que estuvieren bajo la cubierta superior, comenzando siempre por los de más peso y menos valor, hasta la cantidad y número que fueren indispensables.

Este orden podrá ser alterado por el Capitán, de acuerdo con los Oficiales de la nave o bajo su personal responsabilidad, si así lo exigieren las circunstancias del caso.

Artículo 397. Para que puedan imputarse en la avería gruesa y originen para sus dueños derecho a indemnización los efectos arrojados al mar, será necesario:

1.º Que se acredite en el conocimiento, en cuanto a la carga, su existencia no clandestina ni fraudulenta a bordo.

2.º Que los efectos pertenecientes al buque estén incluidos en el inventario formado antes de la salida, conforme a los párrafos primero y tercero del artículo 63 de este libro; y

3.º Que la carga sea transportada en condiciones reglamentarias y con arreglo al uso reconocido en el comercio.

Artículo 398. Los daños que sufran los efectos transbordados a otras embarcaciones para aligerar al buque, en caso de peligro, serán considerados avería común y darán derecho, si los efectos se perdieran como consecuencia del transbordo, a la indemnización correspondiente, cuyo importe se distribuirá entre la totalidad del buque y su cargamento, en la misma medida que si los objetos hubieran seguido formando parte de la expedición. Si las mercancías transbordadas se salvaren y el buque pereciere, ninguna responsabilidad podrá exigirse al buque y su carga.

Artículo 399. Si, como medida necesaria para cortar un incendio en puerto o en rada, ensenada o bahía, se acordase echar a pique algún buque, esta pérdida será considerada avería gruesa, a que contribuirán los buques salvados hasta los cuales habría podido llegar el incendio, teniendo en cuenta la disposición del puerto, la dirección del viento, la situación de cada buque y demás circunstancias del caso.

#### Párrafo segundo.

#### *De la contribución por avería común.*

Artículo 400. A satisfacer el importe de las averías comunes contribuirán todos los interesados en el buque, flete y cargamento, existente a bordo en el momento de ocurrir la avería.

La avería común se liquidará, en lo que se refiere tanto a las pérdidas como a la contribución, sobre la base de los valores subsistentes en el momento y lugar en que la expedición termine.

Artículo 401. No contribuirán a 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. Tampoco contribuirán a la avería gruesa el equipaje y efectos personales de los cargadores y pasajeros que no se transporten bajo conocimiento de embarque.

Los efectos arrojados contribuirán al pago de las averías comunes que ocurran a las mercancías salvadas en riesgo diferente, salvo si éste fuera posterior a la fecha de llegada al lugar en que tales efectos hubieran debido ser descargados.

Artículo 402. Al capital contribuyente, compuesto de los valores reales existentes al término del viaje, deberá añadirse el importe de las cosas arrojadas, sacrificadas o destruidas, admisible como avería común, aunque proceda de un riesgo anterior.

Formarán dicho capital contribuyente: 1.º El buque, por su valor real, determinado pericialmente al tiempo de finalizar la expedición, descontadas sólo las averías particulares. 2.º El cargamento, por su valor real al término del viaje, deducidos los fletes, gastos de descarga y derechos de Aduana; y 3.º El

flete y el precio del pasaje en riesgo para el armador o naviero.

Artículo 403. Bajo la fijación del buque, como parte del capital contribuyente, se le tasará en el estado real y actual en que se encuentre en el momento de la liquidación, descontadas las averías particulares y añadido el importe de las averías comunes.

En caso de pérdida total del buque, se estará a lo dispuesto en el artículo 418.

Artículo 404. La evaluación de los objetos de cargamento que hayan de contribuir a la avería gruesa, se sujetará a las reglas siguientes:

1.ª Las mercaderías no dañadas se valorarán al precio corriente en el puerto de descarga, sin otras deducciones que las de las averías particulares y las establecidas en el párrafo segundo del artículo 400 según lo que aparezca en la inspección material de dichas mercaderías, y prescindiendo, salvo pacto en contrario, del contenido de los conocimientos.

2.ª Si las mercaderías estuvieran averiadas, se apreciarán de igual modo por su valor real.

3.ª Si el viaje se hubiese interrumpido, las mercaderías se hubieren vendido en el extranjero y la avería no pudiera regularse, se tomará como capital contribuyente el valor de las mercaderías en el puerto de arribada o el producto líquido obtenido en su venta.

En todos estos casos, a falta de precio corriente o habiendo dudas sobre el mismo, el valor real se fijará por peritos.

Artículo 405. Contribuirán con las mercaderías salvadas a la avería gruesa, las pérdidas por echazón u otras medidas de salvamento, en los términos que dispone el artículo 401. La contribución se arreglará al valor que dichas cosas tuvieron en el lugar en donde hubieran debido ser descargadas, deducidos los gastos de salvamento.

Artículo 406. Si el propietario de los efectos arrojados los recobrare sin haber reclamado indemnización, o sin haberlos recobrado renunciare a ella antes de la nueva avería, no estará obligado a contribuir al pago de las averías gruesas que hubieran ocurrido al resto del cargamento en momento posterior.

Artículo 407. Si el dueño de las mercaderías arrojadas al mar las recobrase después de haber recibido la indemnización de avería gruesa, estará obligado a devolver la cantidad que hubiera recibido, deducido el importe del perjuicio causado por la echazón y el de los gastos hechos para recobrarla.

La cantidad devuelta se distribuirá entre el buque y la carga en la misma proporción que hubieren contribuido al pago de la avería.

Artículo 408. Las mercaderías cargadas en el combés del buque, fuera del uso reconocido en el comercio, contribuirán a la avería gruesa; pero no tendrán derecho a la indemnización si se perdieren.

Lo mismo sucederá con las que existiendo a bordo no consten comprendidas en los conocimientos o inventarios.

El fletante y el Capitán responderán en todo caso a los cargadores de los perjuicios de la echazón, si la colocación en el combés se hubiere hecho sin conocimiento de éstos.

Artículo 409. Del flete y precio del pasaje, considerado como valor contribuyente, se deducirá, en concepto de sueldos, alimentos y gastos de la expedición que dejaran de devengarse en caso de pérdida total, un 50 por 100.

Artículo 410. Los aseguradores del buque, del flete y de la carga estarán obligados a pagar por la indemnización de la avería gruesa tanto como

a cada uno de éstos objetos respectivamente.

Artículo 411. Si después de haberse salvado el buque del riesgo que diera lugar a la echazón, se produjeran por otro accidente ocurrido durante el viaje los efectos salvados y subsistentes como los producidos a consecuencia del primer riesgo, continuarán afectos a la contrinución por avería gruesa, según su valor determinado, con arreglo a los artículos 403 y 404 y lo dispuesto en el 402.

Artículo 412. El daño resultante de la avería no produce obligación personal del pago de la contribución. El dueño de las mercancías sujetas a contribución y su consignatario serán responsables únicamente en cuanto la cuota repartida no exceda del valor de los efectos en el momento de la entrega.

La obligación de contribuir sólo desaparecerá en el caso de pérdida total de los objetos ocurrida por avería particular o causas no imputables al dueño o consignatario, después del accidente que motivó la avería gruesa y antes de la descarga en el punto de destino.

Con idénticas limitaciones, el dueño de los efectos responderá en todo caso al Capitán del pago de los gastos que, después del naufragio, apresamiento o detención del buque, haya realizado de buena fe para salvar lo naufragado o recuperar lo apresado, aun en el caso de que tales diligencias no resultasen provechosas.

Artículo 413. Los titulares de una indemnización por averías tienen, en lo que concierne a la contribución del buque y del flete, los derechos propios de todo acreedor del buque. Poseen además con relación a las mercaderías sujetas a contribución, un derecho análogo en cuantía igual a las de sus respectivas partes contributivas. Este derecho no podrá ejercerse después de la entrega contra terceros que posean las cosas de buena fe.

### Párrafo tercero.

#### *De la evaluación de las averías comunes.*

Artículo 414. La evaluación de los daños y gastos constitutivos de avería común se sujetará a las reglas que para el buque, el cargamento y las pérdidas de flete establecen los artículos siguientes.

Será improcedente toda demanda sobre averías comunes que no excedan del 5 por 100 del interés que el demandante tenga en el buque, flete o cargamento.

Artículo 415. El importe a abonar en avería común por los daños y pérdidas sufridos por el buque, las máquinas o sus aparejos, en cuanto hayan sido reparados o reemplazados, serán el coste real de las reparaciones o renovaciones con las deducciones que establece el artículo 416. Si no se hubieran efectuado reparaciones deberá abonarse la depreciación, peques o máquinas. El importe a abonar por tal depreciación no podrá nunca exceder del coste pecuniariamente calculado para las reparaciones o renovaciones.

Artículo 416. Toda reparación estará sujeta, por diferencia de nuevo a viejo, a las deducciones que, en relación con la edad del buque y según sea éste de hierro o acero, de madera o mixto de madera y hierro, tienen establecidos los usos generales del comercio.

Artículo 417. Las reparaciones provisionales de un buque, en un puerto de carga, de escala o de arribo, hechas para seguridad común o por razón de los daños causados por sacrificios o gastos de avería co-

mún, serán también computadas y abonadas como avería común.

Las reparaciones provisionales de un daño fortuito, acordadas y realizadas con el objeto de facilitar o hacer posible la terminación del viaje, sólo serán abonadas como avería común hasta el límite de la cantidad economizada en los gastos de esta última, como consecuencia de tales reparaciones.

En el coste de las reparaciones provisionales abonables como avería común no se hará ninguna deducción por diferencia de nuevo a viejo.

Artículo 418. En el caso de pérdida total y efectiva, o de pérdida estimada total del buque, el importe a abonar por dicha pérdida cuando fuera admisible como avería común, será equivalente al valor del buque en estado sano, deducido el coste de las reparaciones no abonables como avería común y el producto de la venta, si tuviere lugar.

Artículo 419. El importe que se abone como avería común por los daños y pérdidas de las mercancías arrojadas, sacrificadas o deterioradas, será equivalente al quebranto que por dicha causa haya experimentado su dueño. Para fijar dicho quebranto se tendrán en cuenta los precios corrientes para las mercancías de su clase en la fecha de la llegada del buque o de la terminación de la expedición, si ésta acaba en lugar distinto del proyectado, siempre que consten en los conocimientos las especies y calidades de las mercaderías perdidas. No constando, se estará a lo que resulte de las facturas de compra, expedidas en el puerto de embarque. Si las mercancías averiadas se vendieren después de la llegada, el daño abonable en avería común, consistirá en la diferencia entre el producto de su venta y el precio corriente de las mercancías en estado sano el día de la llegada del buque.

Artículo 420. Para el abono de las pérdidas de flete, resultantes de pérdidas o daños del cargamento, causadas por acto de avería común o clasificadas como tales, se deducirán del importe del flete bruto perdido los gastos que el acreedor del tal flete habría desembolsado para ganarlo y haya evitado como consecuencia de avería.

Artículo 421. Se abonarán intereses sobre los gastos y daños clasificados como avería común al tipo legal en vigor en el puerto donde definitivamente termine la expedición, o si no hubiera interés legal fijado, al tipo corriente. Estos intereses, correrán hasta la fecha de la avería común, habida cuenta de los desembolsos y anticipos que se hayan hecho en ese tiempo por los interesados.

Artículo 422. Si para el abono de las averías comunes hubiera necesidad de anticipar fondos, los gastos causados para la obtención de tales fondos, mediante préstamo a la gruesa u otras operaciones semejantes, serán admitidos y abonados como avería común. La misma regla se aplicará al menoscabo de las mercaderías vendidas para tal fin por sus propietarios y a los gastos de aseguramiento del dinero anticipado con idéntica finalidad.

Artículo 423. Las liquidaciones de las averías comunes en que entren en juego monedas diversas, se efectuarán en monedas valor oro, entendiéndose por tal aquella cuyo curso se haya mantenido a la par con el oro desde la fecha de los respectivos gastos y daños constitutivos de la avería común.

A tal efecto se observarán las siguientes reglas:

1.<sup>a</sup> Los valores contribuyente se calcularán al cambio de las fechas en que cada uno de ellos debe ser determinado.

2.<sup>a</sup> Los daños y gastos constitutivos de avería común se calcularán al cambio de las fechas en que

cada uno de ellos hubiera sido determinado y efectuado.

3.<sup>a</sup> Los productos de la venta del cargamento se calcularán al cambio del día en que sean recibidos por sus propietarios.

4.<sup>a</sup> Las contribuciones y anticipos se convertirán en el acto en valor oro, y

5.<sup>a</sup> Las sumas acreditativas o cargadas a los respectivos interesados, deberán ser liquidadas al cambio del día y lugar del pago efectivo.

#### Párrafo cuarto.

#### *De la liquidación, reparto y exacción de las indemnizaciones debidas por avería común.*

Artículo 424. A instancia del Capitán se procederá privadamente, mediante el acuerdo de todos los interesados, al arreglo, liquidación y distribución de las averías gruesas.

A tal efecto, dentro de las cuarenta y ocho horas siguientes a la llegada del buque al puerto, el Capitán convocará a todos los interesados para que resuelvan si el arreglo y 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 posible la avenencia, el Capitán acudirá al Juez o Tribunal correspondiente, que lo será el del puerto donde hayan de practicarse aquellas diligencias, conforme a las disposiciones de este Código; el Cónsul de España, si lo hubiere, y si no, a la autoridad local, cuando hayan de realizarse en puerto extranjero.

Artículo 425. Si el Capitán no cumpliera con lo dispuesto en el artículo anterior, los navieros o cargadores, o cualquiera otra persona interesada, incluso los aseguradores, podrán reclamar la liquidación, que podrán exigir, en que por su omisión incurra el Capitán.

Artículo 426. Nombrados los peritos por los interesados, o por el Juez o Tribunal, procederán, previa la aceptación del cargo, al reconocimiento del buque y de las reparaciones que necesite, y a la tasación de su importe, distinguiendo estas pérdidas o daños de las que provengan de vicio propio de las cosas.

También declararán los peritos si pueden ejecutarse las reparaciones, desde luego, o si es necesario descargar el buque para reconocerle y repararle.

Si la avería común sufrida por el buque hubiera sido ya reparada en el curso del viaje, se unirá a las diligencias la evaluación hecha por peritos en el lugar mismo en que la reparación se efectuó, a fin de que tal evaluación, o en su defecto el total gastado en las reparaciones, sirvan de base al cálculo del daño, a menos que los gastos de ejecución no hayan alcanzado a lo previsto.

Respecto de las mercaderías, si la avería fuese perceptible a simple vista, deberá verificarse su reconocimiento antes de entregarlas. No apareciendo visible la avería al tiempo de la descarga, podrá hacerse el reconocimiento después de su entrega, siempre que se verifique dentro de las cuarenta y ocho horas de la descarga misma, y sin perjuicio de las demás pruebas que estimen convenientes los peritos.

Artículo 427. Terminada por los peritos la eva-

luación de los efectos salvados y perdidos que constituyan la avería gruesa y aprobadas las cuentas de la evaluación y, en su caso, la de las reparaciones por los interesados, o por el Juez o Tribunal, pasará el expediente íntegro al liquidador o liquidadores nombrados para que procedan al reparto de la avería.

Artículo 428. Para proceder a la liquidación, examinará el liquidador la protesta del Capitán, comprobándola, si fuese necesario, con el libro de navegación, con todos los contratos que entre los interesados en la avería hubieren mediado y con las tasaciones, reconocimientos periciales y cuenta de las reparaciones hechas.

Si, como resultado de este examen, hallaren en el procedimiento alguna anomalía que pueda afectar a los derechos de los interesados u originar responsabilidades especiales del Capitán, llamarán sobre ello la atención para que se subsane, si fuese posible, o para que se consignen en los preliminares de la liquidación y se esclarezcan en el lugar y forma que corresponda.

En seguida procederán los liquidadores en el término que se les señale, y que no podrá exceder de dos meses, a la distribución del importe de la avería, para llegar a lo cual formarán cuatro estados: 1.<sup>o</sup>, de los daños y gastos que consideren averías comunes, o masa de averías; 2.<sup>o</sup>, de las cosas sujetas a contribución, o masa imponible; 3.<sup>o</sup>, del reparto de la masa de averías entre la masa imponible, y 4.<sup>o</sup>, de las contribuciones efectivas y reembolsos efectivos.

Determinadas así las sumas de la avería gruesa y del capital contribuyente, los liquidadores propondrán la forma de la distribución de los valores de la primera entre el capital contribuyente llamado a costearla o indemnizarla.

Artículo 429. El repartimiento de la avería gruesa no tendrá fuerza ejecutiva hasta que haya recaído la conformidad de todos los interesados o en su defecto, la aprobación del Juez o Tribunal, previo examen de la liquidación y audiencia instructiva de los interesados o de sus representantes.

Artículo 430. Aprobada la liquidación, corresponderá al Capitán, como gestor de la avería, hacer efectivo el importe del repartimiento. El Capitán será responsable ante el naviero, fletante y dueños de las cosas averiadas de los perjuicios que por su morosidad o negligencia se les sigan.

Artículo 431. Si los contribuyentes dejasen de hacer efectivo el importe del repartimiento, en el término de tercero día, después de haber sido a ellos requeridos, se procederá judicialmente, a solicitud hasta verificar el pago con su producto.

Artículo 432. El Capitán no podrá entregar a sus dueños las cosas sujetas a contribución hasta que esa contribución haya sido satisfecha o se haya prestado suficiente caución.

Artículo 433. Si para garantía del pago de la contribución del cargamento o para hacer posible la entrega de todo o parte de él se constituyesen depósitos en metálico, éstos ingresarán en el Banco que convengan los interesados o en el establecimiento legalmente destinado al efecto, a nombre de dos depositarios; uno designado en representación del naviero o armador, y otro por los depositantes.

Las sumas así depositadas quedarán a disposición de los liquidadores y afectas al pago de las indemnizaciones por avería común, sin perjuicio de las definitivas responsabilidades de las partes.

## SECCIÓN CUARTA

*De las reglas especiales aplicables a las averías por arribada forzosa, abordajes y naufragios.*

## Párrafo primero.

*De las averías por arribada forzosa.*

Artículo 434. Se entenderá que existe arribada forzosa siempre que el buque haya vuelto a su puerto o lugar de carga, o entre en otro distinto del de su destino o que no esté comprendido en su itinerario de viaje, por fuerza mayor o medida necesaria de seguridad ante un peligro conocido y efectivo que amenace de un modo inminente al buque o al cargamento.

Artículo 435. La arribada forzosa constituirá avería común en los casos siguientes:

- 1.º Cuando un buque suficientemente avituallado y pertrechado, según uso y costumbre, haya quedado falto de víveres, de combustible o de aguada.
- 2.º Cuando un buque haya quedado, por accidente de mar, inhabilitado para continuar la navegación y la arribada tuviera por objeto y resultado salvar el buque o el cargamento.
- 3.º Cuando existan temores, fundados en hechos conocidos y justificados, de apresamiento por enemigos o piratas.

4.º Cuando para evitar cualquier otro peligro común que hubiera amenazado al buque o al cargamento en caso de haber continuado el viaje se ha entrado en puerto de refugio.

5.º Cuando el buque ha ingresado en puerto, rada o astillero para la necesaria e inaplazable reparación de daños constitutivos de avería común, sobrevenidos al buque en el curso del viaje.

Artículo 436. La escala hecha en puerto que no quepa estimar como de refugio, aunque se haya hecho por el temor de una navegación peligrosa, por vientos contrarios o cualquiera otra causa, no constitutiva de fuerza mayor, se estimará que constituye avería particular, a cargo individualmente del fletante o naviero y de los interesados en la carga, por los perjuicios que respectivamente hayan experimentado.

Artículo 437. Cuando la arribada forzosa haya sido impuesta como medida de seguridad común y constituya, por tanto, avería común, serán avería común igualmente:

- 1.º Los gastos necesarios de entrada, salida y permanencia del buque en el puerto de arribada.
- 2.º Los salarios y alimentos de la dotación y los gastos de su alojamiento en tierra, si no hubiera podido permanecer a bordo.
- 3.º Los gastos de descarga de las mercancías, los de reembarque y los de almacenaje y conservación del cargamento en tierra, incluso el seguro de incendio si se hubiera concertado, en el caso de que la descarga fuera necesaria e inevitable.
- 4.º Los de reparación de averías gruesas.
- 5.º Los daños causados a las mercaderías, combustibles y provisiones del buque en las operaciones de descarga, conservación, almacenaje y reembarque.

Los gastos de avería común enumerados en los apartados anteriores se limitarán estrictamente al período de forzosa inmovilización del buque en el puerto o lugar de arribada, hasta el momento en que haya sido o debiera haber sido puesto en condiciones de continuar sin riesgo su viaje.

Artículo 438. Declarada la total inhabilitación, con reparaciones o sin ellas, del buque para navegar, ninguno de los gastos enumerados en el artículo precedente serán, a partir de la fecha de tal declaración, reputados avería común, corriendo desde entonces a cargo de los respectivos interesados en ellos.

Lo mismo se efectuará en el caso de definitivo desistimiento del viaje proyectado.

Si una u otra declaración se hicieran antes de terminarse la descarga, los gastos de desembarque y sueldo de la dotación serán abonados como avería común sólo hasta la fecha de la terminación del desembarque.

Artículo 439. Para decidir sobre la arribada en los casos en que fuera procedente y legítima con arreglo a los artículos anteriores, el Capitán reunirá a los Oficiales y citará a los interesados en la carga que se hallaren presentes, y que podrán asistir a la Junta sin derecho a votar. Si examinadas las circunstancias del caso se considerase fundado el motivo, quedará acordada la arribada al puerto más próximo o al que, por razones especiales, se estime más conveniente.

El Capitán tendrá voto de calidad y los interesados en la carga podrán hacer las reclamaciones y protestas que estimen oportunas, de las cuales se levantará acta en el libro de navegación para que puedan ser utilizadas en el tiempo y forma que conviniere.

Artículo 440. Dentro de las veinticuatro horas útiles siguientes a la llegada al puerto de arribada, deberá el Capitán comparecer ante la Autoridad competente a formalizar la correspondiente propuesta, que justificará ante la misma Autoridad con la exposición de hechos y exhibición de documentos que sean, en cada caso, procedentes.

Artículo 441. El naviero y el Capitán serán mancomunadamente responsables de los gastos y daños que la arribada forzosa ocasione en los casos siguientes:

- 1.º Si la falta de combustible, lubricantes, víveres o aguada procediese de no haberse hecho el avituallamiento necesario para el viaje según uso y costumbre, o si se hubiesen perdido o inutilizado por mala colocación o descuido en su custodia.
- 2.º Si el riesgo de enemigos o piratas no hubiese sido bien conocido, manifiesto y fundado en hechos positivos y justificables.
- 3.º Si los desperfectos del buque proviniesen de no haberlo reparado, pertrechado, equipado y dispuesto convenientemente para el viaje, o de alguna disposición desacertada del Capitán.
- 4.º Si hubiese en el hecho de la arribada, o de la avería que la produjo, malicia, imprevisión, imprudencia o impericia del Capitán.

La responsabilidad que este artículo 441 y el 444 establecen no será obstáculo a la calificación de la arribada y de la descarga o venta del cargamento como avería simple o común, según las reglas prevenidas en los anteriores.

Artículo 442. El Capitán responderá de los perjuicios que cause su dilación si, cesando el motivo que dió lugar a la arribada forzosa, no continuase o defriese la continuación del viaje.

Si el motivo de la arribada hubiese sido el temor de enemigos, corsarios o piratas, a la salida procederá deliberación y acuerdo en Junta de Oficiales del buque e interesados en la carga que se hallasen presentes, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 439.

Artículo 443. Si por deberse hacer reparaciones en el buque o por otra causa legítima fuese necesario e inevitable proceder a la descarga, el Capitán deberá pedir al Juez o Tribunal competente autorización para el alijo y llevarlo con conocimiento e intervención de los interesados en la carga o de sus representantes si los hubiese.

En puerto extranjero corresponderá dar la autorización al Cónsul español, si en el puerto lo hubiere.

Artículo 444. La custodia y conservación del cargamento desembarcado estará a cargo del Capitán, que responderá de él a no mediar fuerza mayor.

Artículo 445. Si apareciese averiado todo el cargamento o parte de él o hubiese peligro inminente de que se averiase, o fuera, por otra causa, necesario como medida de seguridad común, podrá el Capitán pedir al Juez o Tribunal competente, o al Cónsul, en su caso, la venta de todo o parte de aquél. El funcionario competente podrá autorizar dicha venta, previo reconocimiento y dictamen pericial, mediante el cumplimiento de las formalidades prevenidas en el artículo 63.

El Capitán justificará la legalidad y evidente necesidad de su proceder, respondiendo en otro caso al cargador o cargadores del precio que habrían alcanzado las mercaderías si hubiesen llegado en buen estado al punto de su destino.

Artículo 446. Si encontrándose un buque en puerto de arribada practicando reparaciones, al efecto de capacitarle para continuar el transporte de toda la carga, se decidiera, en orden a la reducción de los gastos, bien el remolque del barco hasta otro puerto de reparación o hasta el de destino, bien el transbordo o reexpedición en todo o en parte del cargamento, los gastos suplementarios originados por el remolque, transbordo o reexpedición, serán distribuidos entre los distintos interesados en la expedición, en proporción a los gastos extraordinarios evitados.

El acuerdo deberá reunir los mismos requisitos que para las medidas de avería común exige el artículo 439.

Artículo 447. Los gastos de reparación provisional en el puerto de arribada, de daños que no constituyan avería común, para hacer posible la terminación del viaje, serán, a pesar de ello, reembolsados como tal avería común, si se cumplieran los requisitos de forma del artículo 439, y de esa suerte se hubieran evitado gastos que de otro modo hubieran sido necesarios y habrían constituido también avería común, dentro del límite de la cantidad economizada en los que se hubieran efectuado. En el coste de tales reparaciones provisionales, bien se decidan como medidas de seguridad común o sea de la especie descrita en el párrafo anterior, no se hará ninguna deducción por diferencia de nuevo a viejo.

#### Párrafo segundo.

#### *De las reglas especiales aplicables a las averías por abordaje.*

Artículo 448. Para los efectos del presente Código, se entenderá por averías causadas en abordaje las producidas en el choque, encuentro, superposición o colisión, fortuitas o culpables, de dos o más naves diferentes. No constituirán abor-

daje el choque o encuentro de naves con obstáculos o cuerpos flotantes de distinta naturaleza que las naves, ni con los restos de éstas, abandonados o yacentes en el mar.

Artículo 449. Si el abordaje fuera fortuito o debido a causa de fuerza mayor o existieran dudas acerca de las causas del abordaje, las averías producidas serán reputadas simples y los daños y gastos causados serán soportados por quienes los sufran.

Esta disposición será aplicable al caso de que los buques abordados o uno de ellos se encontrase fondeado en el momento del accidente.

Artículo 450. Si la imprevisión, imprudencia o impericia que ocasionó el abordaje fueran del Capitán o de cualquiera de los individuos de dotación, el naviero del buque abordador indemnizará los daños y perjuicios sufridos, que se tasarán pericialmente.

En los casos expresados en este artículo quedará a salvo la acción civil del naviero contra el causante del daño y las responsabilidades administrativas y penales a que hubiera lugar.

Artículo 451. Si la culpa del abordaje fuera común a los buques que en él intervinieran, la responsabilidad de cada uno de ellos será proporcional a la gravedad de las faltas respectivamente cometidas. Si la proporción no pudiera determinarse o las faltas aparecieran equivalentes, la responsabilidad se distribuirá por partes iguales.

Los daños ocasionados, tanto en los buques como en los cargamentos y en los efectos y bienes de la tripulación, de los pasajeros o de otras personas que se encontraran a bordo, serán soportados e indemnizados por los buques culpables, en la proporción mencionada y sin solidaridad respecto de terceros.

Los buques culpables quedarán solidariamente obligados respecto de terceros por los daños causados a consecuencia de muerte o heridas, salvo los recursos que puedan utilizarse por el que haya satisfecho cantidad superior a la que cupo arreglo al párrafo primero de este artículo para indemnizar, para repetir contra los demás contribuyentes y para exigir, según lo dispuesto en el artículo precedente, las responsabilidades que que hayan podido incurrir por su imprevisión, imprudencia o impericia los individuos de la dotación.

Artículo 452. Si un buque abordase a otro obligado por un tercero, indemnizará los daños y perjuicios que ocurriesen al naviero de ese tercer buque, quedando el Capitán civilmente responsable para con dicho naviero.

Artículo 453. Si, por efecto de temporalidad u otra causa de fuerza mayor, un buque que se halle convenientemente fondeado y amarrado, es abordado por otros inmediatos a él, causándose averías, el daño ocurrido tendrá la consideración de avería simple del buque o buques abordados.

Artículo 454. La obligación de satisfacer los daños y perjuicios causados en los abordajes fortuitos no se hará efectiva sin la previa declaración de culpa, hecha por los Tribunales de Marina.

La culpa no se presumirá en ningún caso, debiendo demostrarla el que afirma su existencia por los medios de prueba admisibles en Derecho.

Artículo 455. Las acciones para reclamar por siniestros derivados de un abordaje no se harán subordinadas a protesta ni ninguna otra formalidad especial, pudiendo interponerlas

## SECCIÓN QUINTA

Núm. 7 077.

Alcaldía de la Inmortal Ciudad de Zaragoza.

Acordada por el Excmo. Ayuntamiento la ampliación y reforma del edificio destinado a Caballerizas municipales, situadas en la plaza de la Rebojería, de esta ciudad, cuyas obras han de realizarse mediante subasta, se anuncia al público para que los industriales interesados puedan presentar sus proposiciones en el Negociado de Gobernación de la secretaría municipal, en pliego cerrado y en horas hábiles de oficina, durante el plazo de veinte días, contados desde el siguiente al de la inserción de este anuncio en el BOLETÍN OFICIAL de la provincia.

Dichas proposiciones deberán ir extendidas en papel de la clase octava, con la tasa municipal de cincuenta céntimos y acompañadas de la cédula personal del firmante y el resguardo que acredite haber constituido el depósito provisional de novecientas noventa y cuatro pesetas con setenta y cinco céntimos, por cualquiera de los medios señalados en las reglas correspondientes de los artículos diez y once del R. D. de dos de julio de mil novecientos veinticuatro, que servirá de base para la licitación.

La subasta se celebrará en la Casa Consistorial, a las once horas del día hábil siguiente al de la terminación del plazo para la presentación de proposiciones, bajo mi presidencia o de la persona en quien delegue y con sujeción al pliego de condiciones que se hallará de manifiesto en el Negociado de Gobernación anteriormente citado, durante el plazo de admisión de pliegos.

Los licitadores que lo verifiquen por poder deberá ser éste bastantado por uno de los señores Letrados Asesores de la Corporación don Pascual Comín y D. Marceliano Isábal.

El tipo de subasta será el de diez y nueve mil ochocientos noventa y cinco pesetas con catorce céntimos, no admitiéndose proposición que exceda de dicha cantidad, y el pago de las obras se verificará con cargo a la consignación de veinte mil pesetas que figura en el presupuesto del año en curso.

El adjudicatario vendrá obligado a elevar en el término de diez días, al importe del diez por ciento del remate el depósito provisional, constituyéndolo en concepto de fianza definitiva, la cual le será devuelta una vez verificada la recepción definitiva de las obras sin resultar contra él responsabilidades exigibles, siendo de su cuenta el pago de este anuncio y demás que origine la licitación.

Zaragoza, diez de diciembre de mil novecientos veintisiete.—M. Allué Salvador.

*Modelo de proposición.*

D. ...., vecino de ...., habitante en ...., número ...., según cédula personal corriente, se com-

estén asistidos de ellas en el plazo de dos contados desde la fecha del accidente. El plazo para ejercitar las acciones a que hace referencia el párrafo tercero del artículo 451 será un año, a contar desde la fecha en que cualquiera de los responsables solidarios hubiera verificado el pago.

El ejercicio de tales acciones y la determinación de las causas de suspensión e interrupción de plazos de prescripción se sujetarán a la ley del Tribunal que conozca o debiera conocer de ellas.

Artículo 456. La determinación del importe de los daños que sean consecuencia de un abordaje se hará siempre por tasación pericial.

Se presumirá perdido por abordaje el buque habiéndolo sufrido, se fuera a pique en el viaje, y el que, obligado a ganar puerto para reparar las averías ocasionadas, se perdiese durante el viaje o se viera obligado a embarrancar para salvarse.

Artículo 457. Las responsabilidades establecidas en los precedentes artículos subsistirán aun en el caso de que el abordaje se produjera por culpa de un Práctico, sin que obste tampoco para declarar el que el practicaje fuera obligatorio. Los Capitanes y los navieros, en sus respectivos casos, tendrán derecho a ser indemnizados por los Prácticos culpables, sin perjuicio de las responsabilidades administrativas y penales en los dichos Prácticos hayan también incurrido.

Artículo 458. La responsabilidad civil que contra los navieros en los casos prescritos en los artículos precedentes se entenderá limitada al valor de la nave con todas sus pertenencias y bienes devengados durante el viaje.

Artículo 459. Cuando el valor del buque y sus pertenencias no alcanzasen a cubrir todas las responsabilidades derivadas del abordaje, tendrá preferencia para el cobro la indemnización debida por muerte o lesiones de las personas.

Artículo 460. Después de un abordaje, sea cometido o culpable, el Capitán de cada uno de los buques que hubiesen intervenido en el accidente está obligado, siempre que pueda hacerlo sin peligro grave para su buque, su tripulación y sus pasajeros, a prestar auxilio al otro u otros buques, sus pasajeros y su tripulación.

Estará también el Capitán de cada buque obligado a dar a conocer al otro u otros buques el nombre y puerto de matrícula del suyo, así como los lugares de su procedencia y destino.

El naviero no será responsable de la contravención de las precedentes disposiciones.

Artículo 461. Las sumarias sobre abordajes serán instruidas y resueltas por los Capitanes generales de los Departamentos marítimos. Si el abordaje tuviera lugar entre buques españoles, en aguas jurisdiccionales extranjeras o en aguas cercanas a puerto extranjero, el Cónsul de España en dicho puerto instruirá la sumaria, remitiendo el expediente al Capitán general del Departamento más próximo para su continuación y conclusión.

Artículo 462. Las reglas precedentes no son aplicables a los buques de guerra ni a los del comercio afectos exclusivamente a un servicio público.

(Continuará).

promete a tomar a su cargo las obras necesarias para la ampliación y reforma de las Caballerizas municipales, situadas en la plaza de la Rebojería, por el precio de ..... (en letra) pesetas y con sujeción a las condiciones bajo las cuales se celebra esta subasta, que han estado de manifiesto y de las que se ha enterado el que suscribe.

(Fecha y firma)

Núm. 6.987.

## DISTRITO FORESTAL DE ZARAGOZA

### Deslindes

El Ilmo. Sr. Director general de Agricultura y Montes traslada a esta Jefatura, con fecha 26 de octubre último, la Real orden siguiente:

«Examinado el expediente relativo al deslinde del monte «Arba y Vista del Arba», que figura incluido en el catálogo de los declarados de utilidad pública en esa provincia con el número 145 y como de la pertenencia de la villa de Luna.

Resultando que la realización de este apeo fué consecuencia de que el Ayuntamiento representante de la entidad propietaria, haciendo uso de las facultades que se le confieren en el Real decreto de 17 de octubre de 1925 acordó practicar el deslinde de ese monte, anunciando en el BOLETIN OFICIAL de la provincia el día de su comienzo y perito que había acordado lo realizase:

Resultando que el apeo se realizó en la fecha y forma previamente anunciada, consignándose sus resultados en las actas, registros y planos que se acompañan al expediente, los cuales aparecen ajustados a los preceptos legales que regulan su fijación:

Resultando que como consecuencia del apeo quedaron fijados los límites del perímetro y de los enclavados en el monte, teniendo en cuenta la documentación aportada y la posesión de hecho, acreditada en el terreno; elevando el peritaje actuado a esa Jefatura acompañando su informe con razonada propuesta, después de lo cual se dió vista del expediente a los interesados, concediéndoles el plazo legal para que pudieran entablar sus reclamaciones, y esa Jefatura, en su informe analiza todas ellas en la forma siguiente:

Una de D. Antonio Monreal Cuadrón, que justifica ante la Jefatura ser dueño de las fincas de D.<sup>a</sup> Margarita Ximénez de Embún, habiendo satisfecho el impuesto de Derechos reales en 11 de julio de 1909 y 17 de febrero de 1927. Solicita se le reconozca la posesión de dos campos, de los que no presentó documentación alguna por ignorar figurasen como enclavados en el monte que se deslinda; cuya pretensión no puede atenderse según expresa el Ingeniero Jefe

porque el período de vista no es más que reclamar contra el apeo efectuado; y respecto a la protesta, por haberse segregado excesiva cabida, considera acertada la actuación del ingeniero deslindador, quien ante la indemnización de linderos, ha tenido que ceñirse al tor cabida, expresando también haberse en cuenta el art. 22 del Real decreto de 10 de octubre de 1925, puesto que la línea límite de la finca es con monte, menos al este, que con paso Cabañal, y estos mismos linderos los que se respetan.

La segunda protesta fué presentada por Celestino Idoipe, al que no se le reconoce cabida alguna, porque únicamente presentó acreditar la posesión un expediente de inscripción posesoria de 28 de mayo de 1911, inscrito en el Registro de la Propiedad en agosto de dicho año, presentando en el período de vista certificación del amillaramiento año 1862; pero como el amillaramiento surte efectos fiscales, pero no sirve para acreditar la posesión, no pudo tenerse en cuenta la protesta de referencia.

Otra protesta, la de D. Antonio Laguarda, que no concede fundamento alguno el Ingeniero Jefe, porque a pesar de figurar en la escritura un campo de 8 cahizadas de tierra, han respetado 9, que resultan de un acta dada en el año 1885, firmada por una Junta de Concejales y el Capataz de cultivos de marca; además de que el interesado manifestó conformidad a la operación firmando el correspondiente; presentando, por último, escritura de compraventa, otorgada a sus padres en 15 de mayo de 1860, sin que conste la misión a favor del antes poseedor con el fin de pago indispensable del pago del impuesto de 100 Reales, por lo que en buen principio el acta administrativa no ha debido tenerse en cuenta, y apasearse por consiguiente el enclavado.

También carece de fundamento, a juicio de esta Jefatura, la protesta de D. José Beas, a quien se le dió la cabida que indica su informe.

Dice que tampoco puede ser tomada en consideración la protesta de D. Mariano Guillén, que sólo aporta un documento de compra venta de fecha 20 de mayo de 1908, liquidados los Derechos Reales de dicho mes y año, y sin que las certificaciones de amillaramientos sirvan para acreditar la posesión.

Considera igualmente infundada la del Sr. toriano Romeo al reconocérsele los 10 hectáreas que expresa su escritura, equivalentes a 10 hectáreas.

La de D. Antonio Jiménez Ardevines, considera como tal, por no haber presentado instancia, ni saberse por consiguiente el deseo, habiéndose reconocido el enclavado de 15 cahices de tierra, equivalentes a 8,55 hectáreas que aparecen en su escritura.

De la de D. Hermenegildo Beaumont, que no acudió al apeo y presenta certificación

...llaramiento en el periodo de vista, que debe tenerse en cuenta.

...a D. Miguel Beaumont se le reconoció el campo X, y se reivindicó al monte los campos que aparecen en la certificación del Registro por venir de expediente posesorio aprobado por auto de 17 de septiembre de 1907, o con solo 19 años de fecha.

...los demás campos presentó la titulación Jefatura el 10 de febrero de 1927, o sea posterioridad al apeo, por lo que no se le reconocieron.

...no concurrió al apeo D. Pablo Callau ni presentó documento alguno, y con la titulación aportó en 10 de febrero de 1927 solicita el reconocimiento de sus campos, lo que no es admisible.

...en el mismo caso se encuentra D. Joaquín Torralba, que no presentó documentación alguna en el apeo, aportando en el periodo de vista una escritura de capitulación del 1891, en que no consta título de los campos, ni se halla inserto en el Registro.

...mismo puede decirse de D. Manuel Bertrán, que no presentó documentación alguna en el apeo, aportando en 10 de febrero de 1927 escritura notarial de 25 de octubre de 1927 no constando título ni hallándose inscrita.

...respecto a la protesta de Félix Ardavines y Bonaluque, que se reconoció a esta última en el apeo K y se le reivindicó al monte el campo sito en la partida Corral del Rojo, por venir de expediente posesorio aprobado en auto de fecha 8 de junio de 1902. No se reconoció el campo de la partida La Greñaña, que figura en el mismo documento que el enclavado K, que debió hacerse a juicio de la Jefatura, a saber que el interesado firmó la conformidad del acta correspondiente.

...D. José M.<sup>a</sup> Lasiera repite su protesta en el periodo de vista presentando la escritura de fecha 6 de octubre de 1763, en la que figura cabida ni linderos definitivos, ni transmisiones de dominio a favor del actual poseedor, ni consta haya satisfecho el reclamo del impuesto de Derechos Reales, por lo que no considera admisibles esa Jefatura la escritura presentada, y manifiesta también que respecto a su protesta pueden reproducirse las consideraciones expuestas en la primera de don Juan Monreal.

...D. Serafin Millas no presentó documentación alguna en el acto del apeo ni con anterioridad a él; y la que aportó en 17 de enero de 1927 se refiere a una escritura de compra venal de fecha 17 de noviembre de 1899 inscrita en el 3.<sup>o</sup> del Registro. No procede el reconocimiento del campo porque sería como admitir el deslinde a continuas revisiones.

...último, que a D. Valero Torralba se le reconoció el enclavado Q, pero no los demás campos que solicitó en el periodo de vista porque por venir de expedientes posesorios de los años 1891, no cumpliendo por lo tanto, la

condición esencial de llevar 30 años de fecha.

Resultando que la Jefatura del Servicio Central de deslindes y Catálogo; después de analizar el expediente se muestra conforme con lo informado por esa Jefatura y propone se apruebe el deslinde en la forma practicada por el perito, sin más modificaciones que la de que se reconozca en el enclavado K; de D. Félix Ardavines y Blasa Bonaluque, la posesión del campo de la partida La Greñaña, que no lo fué en el apeo.

Considerando que del expediente se dió vista a los interesados, formulando estas reclamaciones en el plazo legal, referentes todas ellas a los enclavados, sin que por las razones expuestas por esa Jefatura y aceptadas por la del Servicio Central de Deslindes y Catálogo haya lugar a tomarlas en consideración, sin que tampoco quepa admitir el criterio de aceptar el reconocimiento o la posesión del campo de la partida La Greñaña desde el momento que el apeo, según la propia Jefatura, se realizó sin incluirlo en tal partida y de conformidad con el particular que suscribió el acta sin protesta,

S. M. el Rey (q. D. g.), de acuerdo con lo informado por el Servicio Central de Deslindes y Catálogo y con lo propuesto por esta Dirección general, se ha servido disponer:

1.<sup>o</sup> Que quede aprobado el apeo del deslinde del perímetro exterior del monte «Arba y Vista del Arba», del término y propios del municipio de Luna, en la forma llevada a cabo por el Ingeniero D. Martín Tosantos y Martínez de Pisón en los días 13 al 18 de septiembre inclusive de 1926.

2.<sup>o</sup> Que en cuanto al deslinde de enclavados se desestimen las protestas presentadas por los propietarios interesados y se apruebe el deslinde en la forma realizada por el Ingeniero operador.

3.<sup>o</sup> Que para su descripción en el Catálogo se consigne el monte de referencia con los siguientes linderos: Norte, Término municipal del Frago; este, monte núm. 51 del Catálogo del término y propios de Luna «Valdejúnez y Valdechepe»; S. Monte comunal, de igual pertenencia denominado «Valsecas», partidas tituladas La Mayuela, El Liñón, Santos Riera y Valverde, y oeste, monte de igual término y pertenencia, núm. 149 del Catálogo, denominado «Rompesacos y Valdelurries».

Cabida total, 1.678,2500 hectáreas; Cabida privada enclavada 202,6756 hectáreas; Cabida ocupada por camino y río, 30,1340 hectáreas; Cabida pública resultante, 1.445,4404 hectáreas.

Lo que de Real orden comunicada participo a V. S. para su conocimiento y efectos, encomendándole notifique esta resolución a los interesados, haciéndoles saber los recursos que contra la misma pueden ejercitar ante el Tribunal de lo Contencioso-administrativo, en el plazo de tres meses, a partir de la fecha de la notificación.

Por lo expuesto queda constituido el monte de la manera siguiente:

Enclaves dos.....	PROPIETARIOS	Cabida reconocida	Cabida segregada
		Hectáreas	Hectáreas
B	D. José y D. Basilio Romeo...	11'1643	»
C	Idem .....	4'4400	»
D	Idem .....	0'8200	»
E	Idem .....	0'7400	»
F	Idem .....	0'6436	0'6964
G	Idem .....	0'8581	0'7019
H	Idem .....	0'8581	»
I	D. Víctor Romeo .....	5'7210	0'6590
J	D. José Beamonte .....	0'5005	»
K	D. Antonio Biescas y D. <sup>a</sup> Blasa Bonaluque .....	0'5721	»
L	D. Miguel Laguarda .....	1'7160	1'2000
M	D. Juan Ardevines y D. <sup>a</sup> María Teresa Boned .....	5'1489	3'2111
N	D. Antonio Monreal .....	2'0024	3'2176
O	D. Antonio Beamonte .....	54'9216	58'5784
P	D. Antonio Monreal .....	6'8657	3'3743
Q	D. Valero Torralba .....	2'2884	»
R	D. Antonio Monreal .....	2'8607	1'9391
S	D. Antonio Monreal .....	2'2884	1'2716
T	D. Antonio Jiménez Ardevines .....	8'5815	9'4185
U	D. Antonio Monreal .....	0'2860	»
V	Idem .....	13'4445	12'5555
W	Idem .....	1'5111	2'1889
X	D. Miguel Beamonte .....	3'4326	0'8574
Y	D. Eloy Aisa .....	1'8593	»
Z	D. José M. <sup>a</sup> La Sierra .....	68'6520	59'0600
A'	D. José Soro Cortés .....	0'1062	»
B'	D. José Auria .....	0'2146	»
C'	D. Saturnino Arasco .....	0'1800	»
Total .....		202'6776	158'9297

Lo que se hace público por medio del BOLETÍN OFICIAL de la provincia para conocimiento de los interesados, y con el fin de puedan hacer uso de las alzadas reglamentarias que arriba se consignan, contra el presente acuerdo.

Zaragoza, 5 de diciembre de 1927.—El Ingeniero Jefe, Joaquín Fernández de Navarrete.

## SECCIÓN SÉPTIMA

### Administración de Justicia

Núm. 7.060.

#### JUZGADOS DE PRIMERA INSTANCIA

Zaragoza.—San Pablo.

D. Juan de Hinojosa y Ferrer, Juez de primera instancia del distrito de San Pablo de Zaragoza;

Hago saber: Que para pago de crédito, intereses y costas en juicio ejecutivo seguido a instancia de la sociedad anónima Curtidos Orobitg, contra D. Julio Arrudi Pueyo, en reclamación de pesetas, he acordado proceder a la venta en pública subasta, por primera vez, de los bienes siguientes:

Un automóvil, marca Chevrolet, número de motor ciento veintiocho mil setecientos noventa

y ocho, de doce H. P., matrícula Z.—Mil noventa y siete, pintado de azul oscuro, de cuatro asientos, tapizado de gutapercha negra y capota de lona color crudo, con cristales de mica parabrisas de dos cristales: tasado en mil noventa pesetas.

Que para el acto de la subasta se ha señalado el día veinticuatro del actual, a las diez de mañana, en la Sala-audiencia de este Juzgado sito calle de la Democracia, número sesenta y dos duplicado, y se hacen las advertencias siguientes:

Que para tomar parte en la subasta deberán los licitadores consignar previamente en la mesa del Juzgado una cantidad igual por lo menos al diez por ciento del tipo de la tasación, sin cuyo requisito no serán admitidos.

Que se admitirán posturas que no cubran los dos tercios partes de la tasación, pudiendo hacerse el remate a calidad de cederlo a favor de tercera persona, y

Que el automóvil que se subasta se halla en poder del depositario D. Juan Túrrez Marcedo vecino de esta ciudad, calle de la Red, número cinco, primero, donde podrá ser examinado.

Dado en Zaragoza, a siete de diciembre de mil novecientos veintisiete.—Juan de Hinojosa, El Secretario, P. H., Antonio Pérez.

## PARTE NO OFICIAL

Núm. 7.085.

### Sindicato de Riegos de Escatrón.

La recaudación del tercer repartimiento acordado para pago del tercero y último plazo de compra de maquinaria instalada y demás gastos de funcionamiento para elevación de aguas del río Ebro a los cauces Villa y Gotor de la Comunidad de regantes, proyecto riego supletorio de esta villa, se hallará abierta en su primer período voluntario en la oficina de este Sindicato de Riegos, durante los días catorce, quince y diez y seis del corriente mes, hasta de ocho a trece; y el segundo período voluntario tendrá lugar en la misma oficina y horas expresadas de los días once, doce y trece de enero próximo de mil novecientos veintiocho para los que no verificaren el pago de sus cuotas dentro de los plazos señalados, incurrirán en los recargos que la vigente ley de Instrucción dispone.

Lo que se anuncia en el BOLETÍN OFICIAL para conocimiento de los terratenientes interesados.

Escatrón, nueve de diciembre de mil novecientos veintisiete.—El Presidente, Juan Antonio Lizano.