

855, 856, 858 y 859, que sirven de complemento á la doctrina que dejamos explicada y en la que se inspira el Código.

Art. 813. Para hacer los gastos y causar los daños correspondientes á la avería gruesa, precederá resolución del capitán, tomada previa deliberación con el piloto y demás oficiales de la nave, y audiencia de los interesados en la carga que se hallaren presentes.

Si éstos se opusieren, y el capitán y oficiales, ó su mayoría, ó el capitán, separándose de la mayoría, estimaren necesarias ciertas medidas, podrán ejecutarse bajo su responsabilidad, sin perjuicio del derecho de los cargadores á ejercitar el suyo contra el capitán ante el Juez ó Tribunal competente, si pudiesen probar que procedió con malicia, impericia ó descuido. (*Art. 838, Cód. 1829.*)

Si los interesados en la carga, estando en el buque, no fueren oídos, no contribuirán á la avería gruesa, imputable en esta parte al capitán, á no ser que la urgencia del caso fuere tal, que faltase el tiempo necesario para la previa deliberación. (*Art. 839, Código 1829.*)

La deliberación para causar los daños y hacer los gastos ha de ser previa á unos y á otros; pero, sin embargo, cuando el peligro es inminente, ó cuando por resultas del temporal no hay tiempo de que disponer para que se congreguen oficiales é interesados, el capitán, por sí y ante sí, puede causar el daño y producir el gasto, en vista de las circunstancias que le rodean y los peligros que le amenazan; en cuyo caso, presumiéndose la voluntad de todos los llamados á prestar la avería, se causa legítimamente.

El capitán es no sólo la autoridad superior á bordo, sino que debe ser práctico y conocedor, sobre cuantos se hallan á su lado, en la dirección del buque que se le encomienda; así que, frente á todas las opiniones y criterios, prevalece el suyo, que es responsable de la malicia con que proceda, de la impericia y del descuido con que cumpla su misión.

Sería verdaderamente absurdo que el capitán, jefe supremo de la nave y encargado de la conducción de la misma, fuese subordinado en ella á una mayoría ciega ó sistemática que le embarazase en las maniobras, impidiéndole ejecutar los actos necesarios para realizar su superior cometido.

El capitán consulta; delibera con todos, cuando hay tiempo; oye las opiniones de unos y de otros á fin de ilustrarse más, y formá, en vista de los pareceres emitidos, una opinión que lleva á la práctica bajo su responsabilidad, y á cuya ejecución deben cooperar todos cuantos se encuentran en el buque.

Sólo de esta manera es efectivo y eficaz el mando y responsabilidad del capitán de un buque que ha de velar por la vida y los intereses de tantas personas.

Art. 814. El acuerdo adoptado para causar los daños que constituyen avería común, habrá de extenderse necesariamente en el libro de navegación, expresando los motivos y razones en que se apoyó, los votos en contrario y el fundamento de la disidencia, si existiere, y las causas irresistibles y urgentes á que obedeció el capitán, si obró por sí.

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

En el acta, y después del acuerdo, se expresarán circunstanciadamente todos los objetos arrojados, y se hará mención de los desperfectos que se causen á los que se conserven en el buque. El capitán tendrá obligación de entregar una copia de esta acta á la Autoridad judicial marítima del primer puerto donde arribe, dentro de las veinticuatro horas de su llegada, y de ratificarla luego con juramento. (*Art. 940, Cód. 1829; 616, 617 y 618, ley belga; 412 y 413, Cód. francés; 657, italiano.*)

De este modo se justifica la avería causada y las razones por que se ha procedido en una ú otra forma. Estas actas son el descargo del capitán para alejar de sí la responsabilidad de los daños y gastos producidos.

En caso de naufragio y no pudiéndose hacer el acta, ó no pudiendo conservarse, el informe referente á las averías causadas con anterioridad al siniestro será verbal ante el Juez competente, ó el Cónsul español si es en país extranjero, tomándose declaraciones á los pasajeros, tripulantes y oficiales del buque acerca de los hechos de las averías.

En la información á que nos referimos, justificativa de las averías.

causadas, se expresarán circunstanciadamente los mismos hechos que de existir acta habrían de consignarse en ella, á tenor del párrafo tercero del artículo. La copia de esta información servirá al capitán de justificante con los navieros y cargadores.

Art. 815. El capitán dirigirá la echazón y mandará arrojar los efectos por el orden siguiente:

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

2° Los que estuvieren bajo la cubierta superior, comenzando siempre por los de más peso y menos valor, hasta la cantidad y número que fuese absolutamente indispensable. (*Art. 941, Cód. 1829; 411, francés; 615, italiano.*)

Este artículo difiere del 941 del Código anterior en que para este acto del capitán no se exige el acuerdo con los oficiales de la nave. El capitán, siguiendo el orden determinado en el artículo, dirige la echazón, deshaciéndose de todos los objetos que puedan entorpecer la maniobra y que por su pesadez embaracen la marcha del buque y puedan ser ocasión de su pérdida.

En estos actos el capitán obra discrecionalmente con arreglo á la equidad y á las necesidades del momento, siendo responsable de la malicia con que proceda y del daño que por ella ocasione á los cargadores de la nave.

Art. 816. Para que puedan imputarse en la avería gruesa y tengan derecho á indemnización los dueños de los efectos arrojados al mar, será preciso que, en cuanto á la carga, se acredite su existencia á bordo con el conocimiento; y, respecto á los pertenecientes al buque, con el inventario formado antes de la salida, conforme al párrafo primero del art. 612. (*Art. 731, párrs. 1° y 2°, Cód. alemán; 108 y 109, ley belga; 649, Cód. italiano.*)

De este modo se precaven los engaños y se impone una sanción á los preceptos de extender el conocimiento en cuanto á las mercaderías y de llevar el inventario de lo perteneciente al buque. Por ambos documentos se comprueba la existencia de las cosas, y sin ellos no pueden imputarse

en la avería, considerándolas como no existentes en el momento en que se produjo el daño.

Art. 817. Si, aligerando el buque por causa de tempestad, para facilitar su entrada en el puerto ó rada, se transbordase á lanchas ó barcas alguna parte del cargamento y se perdiese, el dueño de esta parte tendrá el derecho á la indemnización, como originada la pérdida de avería gruesa, distribuyéndose su importe entre la totalidad del buque y el cargamento de que proceda.

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

Del texto del artículo parece desprenderse una contradicción lamentable: no fijándose detenidamente en él, aparece como si los efectos transbordados estuviesen en la consideración de averías gruesas ó comunes para lo que representa su beneficio y no para las cargas que deben serles recíprocas.

Debe considerarse que el transbordo en lanchas, botes ó barcas se hace en beneficio de toda la nave y de su cargamento, y que, por consiguiente, entra el beneficio común en este acto, calificado de *riesgo más considerable* por Boistel, y al cual voluntaria y deliberadamente se exponen las mercaderías ó los efectos.

Pero si estas razones abonan la consideración de avería en su beneficio, no es así en el caso de una pérdida del buque, pues si las mercaderías transbordadas se salvan, quedan libres de toda responsabilidad. La razón del hecho es sencilla, y no necesita de grandes explicaciones: las mercaderías que van en la nave corren el riesgo ordinario, y las que se transbordaban uno extraordinario y de mayor consideración (1). El riesgo ordinario producido sobre la misma nave encargada de la conducción, da lugar á las averías comunes, deliberando y ocasionando un daño en beneficio común; pero no da derecho á gravar las mercaderías con las

(1) «Les marchandises mises sur les allégués son exposées volontairement et dans l'intérêt commun à des risques plus considérables. Celles laissées sur le navire ne sont au contraire exposées qu'à des risques ordinaires; celles-ci n'ont donc pas le droit de faire contribuer les premières qui seraient sauvées. Ces règles, du reste, doivent s'appliquer quelle que soit la cause qui a motivé le déchargement.» Boistel, *ob. cit.*

consecuencias de un riesgo del que se sacan para ponerlas en otro distinto del que logran salir con buena fortuna.

Por esto, pérdidas ó deterioradas, el buque es responsable de la avería; y salvados los géneros y perdida la nave, esos no contribuyen porque el riesgo de que se salvaron es distinto del que ocasionó la pérdida del buque, que deliberadamente las puso en nuevo y *más considerable riesgo*.

Art. 818. Si, como medida necesaria para cortar un incendio en puerto, rada, ensenada ó bahía, se acordase echar á pique algún buque, esta pérdida será considerada avería gruesa, á que contribuirán los buques salvados.

Se trata de un daño que se causa deliberadamente y con el fin de evitar otros que se estiman de mayor importancia, considerando que el deliberado redundará en beneficio de todos.

Este es un caso de excepción á lo que dispone el inciso 1º del artículo 806, porque estas averías no ocurren ni se causan *durante la navegación*, sino dentro de puerto y con fondo firme.

Deben contribuir todos los buques que hubieran recibido un beneficio del daño causado, y éstos, según los Sres. La Serna y Reus, deben designarse por los Jefes del puerto como peritos, concurriendo todos proporcionalmente:

1º Porque la medida se tomó por la salvación de todos;

Y 2º Porque después de propagado el fuego, no es ya posible calcular, con la fuerza de este elemento, cuáles hubieran sido sus consecuencias.

SECCIÓN SEGUNDA.

DE LAS ARRIBADAS FORZOSAS.

«**Arribar.** (Del v. lat. *arripãre, adripãra*; del lat. *á*, y *ripa*, orilla, ribera, costa.)... || Llegar la nave á un puerto á que tenga que dirigirse para evitar algún peligro ó remediar alguna necesidad.»—(*Dic. de la Lengua*, por la Real Academia. 12ª edición, 1884.)

«**Arribada.** La entrada ó arribo de una embarcación á algún puerto á donde no iba destinada, con objeto de refugiarse en él por mal temporal ú otro cualquier riesgo.»—(*Dic. de Legislación y Jurisprudencia*. Escriche, 1874.)

Por Real orden de 3 de Julio de 1857, contestando á una consulta del Gobernador de Pontevedra, se dispuso: «que para considerarse forzosa la arribada, ha de efectuarse á puerto distinto de aquel á que un buque vaya destinado, por efecto de temporales ó vientos contrarios, con el objeto de reparar averías sufridas, ó por absoluta necesidad de proveerse de víveres para continuar la marcha; pero bajo la precisa condición, en todo caso, de no efectuar operación alguna de comercio, carga ni descarga, y de acreditar en manera fehaciente la causa ocasional de la arribada.»

Las Ordenanzas generales de Aduanas de 1870, dicen:

«Art. 189. Por arribada forzosa se entiende la llegada de un buque á punto de costa diverso del de su destino.

»La arribada es forzosa, para los efectos del impuesto de Aduanas, cuando el capitán se ve obligado á hacerla por las siguientes causas:

»1º Por falta de víveres.

»2º Por temor fundado de enemigos ó piratas.

»3º Por accidente en el buque que le inhabilite para navegar;

»Y 4º Por tempestad que no pueda aguantarse en alta mar.

»En los demás casos la arribada se considerará como voluntaria.»

También se considera como arribada forzosa, según decreto de 6 de Abril de 1874, «la que verifiquen los buques á los lazaretos sucios con el exclusivo objeto de purgar cuarentena, siempre que vengán perfectamente documentados para ser admitidos en el país extranjero á que se dirijan y midan por lo menos ochenta toneladas métricas si conducen tabaco, tejidos ó alguno de los frutos coloniales enumerados en el artículo 4º del referido decreto de 30 de Mayo, quedando sujetos á la legislación general si no concurren todas y cada una de las circunstancias expresadas.»

Hecha esta declaración, proseguimos tratando de lo que disponen las Ordenanzas de Aduanas:

«Art. 190. No se permite la arribada voluntaria de un buque á puerto alguno de la costa española que no esté habilitado para el despacho de las mercancías que trae. Los empleados de Aduanas, ó los individuos del resguardo, cerciorados que sean de que un buque hace arribada voluntaria al puerto en que ellos se encuentran, ordenarán al capitán que se haga á la mar sin la menor demora, empleando la fuerza si necesario fuera para compelerle.

»Art. 191. En los casos de arribada forzosa, el capitán presentará in-

mediatamente el manifiesto de la carga que conduce, y alegará y publicará la causa que le obliga á arribar. Los empleados todos le prestarán cuantos socorros sean posibles, y el buque será cuidadosamente vigilado, poniéndole á bordo individuos del resguardo, que no consentirán cargar ni descargar objeto alguno.»

Este artículo se halla adicionado por orden de 20 de Junio de 1872, en la siguiente forma:

«La justificación de que trata deberá practicarse por el capitán ante el Tribunal competente, conforme á la legislación común y vigente en la materia; debiendo presentar el Administrador de la Aduana un testimonio del fallo que recaiga.

»No obstante, el Administrador podrá prescindir de esta formalidad en los casos de arribada forzosa, cuando sea motivada por causa del temporal reinante, por averías visibles en el casco ó arboladura de los buques, por la falta de víveres ó de combustibles, ú otra causa notoria y de fácil comprobación, siempre que el Interventor de la Aduana reconozca igualmente los hechos, cuya circunstancia se hará constar en los manifiestos por ambos funcionarios.»

Y, siguiendo las Ordenanzas, dice el

«Art. 492. Si el buque trae avería que le impida navegar, y para repararle se necesita alijar el todo ó parte del cargamento, lo pedirá por escrito el capitán al Administrador de la Aduana, el cual permitirá el alijo con las precauciones necesarias, si la Aduana está habilitada para el despacho de los géneros de que se trata. Si no lo está, dará aviso al Administrador de la Aduana principal, el cual enviará el empleado ó empleados que crea conveniente, siendo los gastos de almacenaje y demás que se ocasionen de cuenta del capitán.»

Dado el concepto de las arribadas forzosas con algunos detalles de procedimiento que deben ser conocidos por cuantos manejan el Código, llamamos desde luego la atención sobre las dos palabras que comprenden el concepto. El Diccionario de la Academia, que es, sin duda, uno de los peores que se han publicado por esa Corporación, no da una idea de la arribada forzosa como lo hace el de Escriche, con más propiedad, aunque sin detenerse en la distinción de los términos. Si arribar es llegar á un puerto, feliz ó desgraciadamente, en términos generales, arribar *forzosamente* es tomar un puerto, ensenada, bahía, etc., por causa de accidente marítimo. No basta arribar; se precisa que la arribada sea *forzosa*, que no haya medio de evitarla, que constituya una imprudencia ó una

temeridad punible el acto de no verificarla salvando las personas, el buque y las mercaderías.

La arribada *forzosa* puede ser *legítima* ó *ilegítima*.

Es *legítima* la arribada que se efectúa por accidente de mar debidamente justificado.

Es *ilegítima* la que se efectúa por accidente de mar debido á la falta de previsión, á la negligencia, á la mala fe ó á la impericia del capitán.

Art. 819. Si el capitán, durante la navegación, creyere que el buque no puede continuar el viaje al puerto de su destino por falta de víveres, temor fundado de embargo, corsarios ó piratas, ó por cualquier accidente de mar que lo inhabilite para navegar, reunirá á los oficiales, citará á los interesados en la carga que se hallaren presentes y que pueden asistir á junta sin derecho á votar; y si, examinadas las circunstancias del caso, se considerase fundado el motivo, se acordará la arribada al puerto más próximo y conveniente, levantando y extendiendo en el libro de navegación la oportuna acta, que firmarán todos.

El capitán tendrá voto de calidad, y los interesados en la carga podrán hacer las reclamaciones y protestas que estimen oportunas, las cuales se insertarán en el acta para que las utilicen como vieren convenirles. (*Arts. 968 y 969, Cód. 1829.*)

En este artículo se trata, sin describirlas, de las arribadas legítimas, ó sea, de aquellas que debidamente se justifican, y que practicará en todo caso un capitán previsor que preste en los actos de su servicio la debida diligencia

Como quiera que el artículo siguiente al tratar de las arribadas ilegítimas comprende hechos que en un sentido constituyen actos legítimos, al tratar dicho artículo nos ocuparemos del concepto de éste como comprendido en aquél.

Art. 820. La arribada no se reputará legítima en los casos siguientes:

1° Si la falta de víveres procediere de no haberse hecho el avituallamiento necesario para el viaje según uso y costumbre, ó si se

hubieren inutilizado ó perdido por mala colocación ó descuido en su custodia.

2º Si el riesgo de enemigos, corsarios ó piratas no hubiere sido bien conocido, manifiesto y fundado en hechos positivos y justificables.

3º Si el desperfecto del buque proviniera de no haberlo reparado, pertrechado, equipado y dispuesto convenientemente para el viaje, ó de alguna disposición desacertada del capitán.

4º Siempre que hubiere en el hecho, causa de la avería, malicia, negligencia, imprevisión ó impericia del capitán. (*Art. 973, Código 1829.*)

Coordinando las negaciones de este artículo, detalladas y concretas, con las afirmaciones generales del anterior, se viene en conocimiento de lo legítimo y de lo ilegítimo sin temor de incurrir en errores.

Es un deber, y así lo hemos significado ya, avituallar debidamente el buque, y el capitán no puede dejar de practicarlo en la medida de lo que representen las distancias y necesidades de la travesía que haya de practicar; cumplido éste deber de aprovisionarse, viene inmediatamente el de instalar y vigilar dichos aprovisionamientos de modo que se conserven en buen estado y llenen los fines para que se embarcan. Cuando cumplidos estos deberes que tan directamente afectan á la subsistencia de la nave, un accidente del mar, que retrasa el arribo de la nave ó destruye las provisiones, da lugar á la arribada, entonces ésta es legítima, porque se han cumplido en cuanto se refiere á este particular las medidas que dictan la prudencia y la previsión de los hombres diligentes y cuidadosos. Pero cuando se arriba forzosamente porque se han desconocido los deberes del cargo, ó no se ha prestado la atención debida en la colocación y custodia de los efectos, entonces la ilegitimidad de la arribada es manifiesta y pesa exclusivamente sobre el naviero y el capitán, con los perjuicios que sufran los cargadores.

Cuando se tienen noticias de enemigos, corsarios ó piratas, que surcan los mismos mares, y estas noticias provienen de telegramas recibidos, ó de cartas, de revelaciones atendibles, ó de buques que buscan refugio contra el mismo riesgo, entonces la legítimidad de la arribada salta á la vista, no sólo por los peligros manifiestos que se evitan, sino por los beneficios que la misma proporciona al cargamento y á la nave.

Lo mismo puede decirse y aplicarse á todos los demás hechos que motiven la arribada forzosa; cuando éstos sobrevengan, no por impre-

visión, malicia negligencia ó impericia del capitán, sino por la fuerza del mar ó de los hombres, sobreponiéndose á toda atención, cuidado y negligencia, entonces serán legítimas las causas de la arribada forzosa y recaerán los daños que sufran los cargadores sobre ellos mismos, con exclusión del naviero y del capitán.

Art. 821. Los gastos de la arribada forzosa serán siempre de cuenta del naviero ó fletante; pero éstos no serán responsables de los perjuicios que puedan seguirse á los cargadores por consecuencia de la arribada, siempre que ésta hubiere sido legítima.

En caso contrario, serán responsables mancomunadamente el naviero y el capitán. (*Arts. 970 y 971, Cód. 1829.*)

Recordamos la división de legítimas é ilegítimas, y aunque en ambas los gastos de la arribada forzosa son del naviero ó fletante, existe la diferencia de los perjuicios que se ocasionen en la carga.

La arribada se produce por causa de fuerza mayor, y como ésta no puede imputarse á nadie, pesa sobre todos en cuanto afecta á los intereses de todos, y no puede justamente achacarse á una parte con daño suyo y en beneficio de las demás.

Si bien en la arribada el buque se desvía de su ruta, y tiene que hacer desembolsos con que no se contaba, este daño, que afecta al naviero y al fletante, significa ó puede significar otro daño para los cargadores: bien se deterioran las mercaderías en parte ó en todo; bien desmerecen en el mercado á donde iban destinadas, ó bien los que las contrataron á una fecha consideran rescindido el contrato por la falta, y los géneros se encuentran sin salida, ó con difícil salida, y todos estos perjuicios afectan unas veces al dueño de las cosas, que sufre las consecuencias que las mismas le acarrearán, y otras al naviero, al fletante y al capitán.

Cuando la arribada ha sido legítima, los perjuicios que sufran los géneros los soportan los dueños de los mismos; y cuando la arribada sea ilegítima, entonces el naviero y el capitán son responsables no sólo de los gastos de la arribada, que en todo caso les corresponden, sino también de los perjuicios que á consecuencia de la arribada experimenten los cargadores en sus géneros embarcados.

Art. 822. Si para hacer reparaciones en el buque, ó porque hubiere peligro de que la carga sufriera avería, fuese necesario

proceder á la descarga, el capitán deberá pedir al Juez ó Tribunal competente, autorización para el alijo, y llevarlo á cabo con conocimiento del interesado, ó representante de la carga, si lo hubiere.

En puerto extranjero, corresponderá dar la autorización al Cónsul español donde le haya.

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

Si la descarga se verificara por ambas causas, los gastos se distribuirán proporcionalmente entre el valor del buque y el del cargamento. (*Arts. 976 y 977, Cód. 1829.*)

Art. 823. La custodia y conservación del cargamento desembarcado estará á cargo del capitán, que responderá de él á no mediar fuerza mayor.

En consonancia con lo dicho acerca de esta materia, la ley establece tres casos para el desembolso de los gastos de descarga:

1º Cuando se hace para reparar el buque, en cuyo caso como el beneficio es de éste tan sólo y la molestia es de la carga, el naviero es el responsable de los gastos.

2º Cuando se hace ante el peligro de que la carga se averie; en este caso el beneficio es para la carga solamente, y el acto de la descarga se practica en contemplación de los daños que pueden seguirse al cargamento, por cuya razón los cargadores responden de todos los gastos á que dé lugar el acto ejecutado; y

3º Cuando la reparación del buque y el peligro de averías en los géneros motivan la descarga, por la unión de las razones de los dos casos, el buque y el cargamento, ó sea el naviero y los cargadores, responden proporcionalmente al valor de cada cosa, en los gastos que se hayan ocasionado.

El capitán es siempre el encargado de vigilar por la conservación del cargamento, aun cuando se haya desembarcado, respondiendo de él lo mismo que á bordo, salvo la fuerza mayor que, como hemos dicho, cae siempre sobre las mismas cosas que la sufren, y la pagan los dueños de ellas para los cuales es, en todo caso, el beneficio que las mismas reportan, pues como dicen las leyes de Partida, *aquel debe sentir el embargo de la cosa, que ha el pró della.*

Art. 824. Si apareciere averiado todo el cargamento ó parte de él, ó hubiere peligro inminente de que se averiase, podrá el capitán pedir al Juez ó Tribunal competente, ó al Cónsul, en su caso, la venta del todo ó parte de aquél, y el que de esto deba conocer, autorizarla, previo reconocimiento y declaración de peritos, anuncios y demás formalidades del caso, y anotación en el libro, conforme se previene en el art. 624.

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

Es un deber del capitán velar por las cosas puestas bajo su vigilancia y cuidado, evitando los daños que pueda á los cargadores. El art. 624 comprende cuanto acerca de éste pudiera decirse, puesto que mediante su procedimiento el capitán no sólo acredita su diligencia, sino que se libra del pago á que en otro caso viene obligado por el párrafo segundo del artículo que motiva estos renglones.

El capitán debe justificar sus actos, no sólo en el sentido de lo ejecutado, sino también en las omisiones del cumplimiento de su deber, de tal suerte, entendemos nosotros, que si averiado todo ó parte del cargamento no procede á pedir autorización para su venta, se hace responsable del daño del mismo modo que si vendiera géneros sin autorización ni justificación de la venta.

Art. 825. El capitán responderá de los perjuicios que cause su dilación, si, cesando el motivo que dió lugar á la arribada forzosa, no continuase el viaje. (*Art. 980, Cód. 1829.*)

Si el motivo de la arribada hubiere sido el temor de enemigos, corsarios ó piratas, precederán á la salida deliberación y acuerdo en junta de oficiales del buque é interesados en la carga que se hallaren presentes, en conformidad con lo dispuesto en el art. 819. (*Art. 981, Cód. 1829.*)

La arribada obedece, ó al temor de un peligro probable y que exista, ó á la necesidad de reparar un daño cierto y positivo; y cesando el uno y practicado lo otro, la dilación es perjudicial para el naviero ó fletante y para los cargadores.