

Artículo 893

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.—(Méx., 1375; chil., 1890 y 1127; arg., 1317; guat., 954 y 1001.)

Cód. de Com., esp., art. 818.—[Igual al artículo concordado del Código de Comercio Mexicano, vigente.]

COMENTARIOS

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 resulta 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.

CAPÍTULO II

De las arribadas forzosas

Artículo 894

Si el capitán, durante la navegación, creyere que el buque no puede continuar el viaje al puerto de su destino por falta de víveres, temor fundado de embargo, corsarios ó piratas, ó por cualquier accidente de mar que le inhabilite para navegar, reunirá á los oficiales, citará á los interesados en la carga que se hallaren presentes y que pueden asistir á la 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 e timen oportunas, las cuales se insertarán en el acta para que las utilicen como vieren convenirles.—(Méx., 1376 y 1377; chil., 1136 y sig.; arg., 930, 933, 1274 y sig.; guat., 1010 y sig.; port., 654.)

Cód. de Com., esp., art. 819.—[Igual al artículo concordado del Código de Comercio Mexicano, vigente.]

COMENTARIOS

«Arribar. (Del v. lat. *arripere*, del lat. *á*, y *ripa*, orilla, ribera, costa.)»

|| Llegar la nave á un puerto á que tenga que dirigirse para evitar algún pe-

ligo ó remediar alguna necesidad.»—[Dic. de la Lengua, por la Real Academia. 12 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. Escribte, 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 acosional 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 vengan 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 inmediatamente 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 haya 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. 192. Si el buque trae avería que le impida navegar, y para reparar-

le 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 manejen 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 Escribhe, 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

* * *

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 aquel.

Artículo 895

Los gastos de la arribada forzosa serán siempre de cuenta del naviero ó fletante, pero éstos no serán responsables de los perjuicios que puedan seguirse á los cargadores por consecuencia de la arribada, siempre que ésta hubiera sido legítima.—(Mex., 1376 y 1379; chil., 1141; arg., 1277; guat., 1015; ital., 646; port., 656.)

Cód. de Com. esp., art. 821.—(Igual al artículo concordado del Código de Comercio Mexicano, vigente.)

COMENTARIOS

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 mercancías 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.

Artículo 896

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

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

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

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

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

En estos casos serán responsables mancomunadamente el naviero y el capitán de los perjuicios que puedan seguirse á los cargadores por consecuencia de la arribada.—(Mex., 1380 y 1381; chil., 1137 á 1142; arg., 1274, 1275, 1277 y 1278; guat., 1010 á 1015; ital., 643 y sig.; port., 656 á 658.)

Cód. de Com. esp., art. 820.—(Igual al artículo concordado del Código de Comercio Mexicano vigente.)

COMENTARIOS

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 este 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 arribado de la nave ó destruye las provisiones, da lugar á la arribada, entonces esta 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 de-

beres del cargo, ó no se ha prestado la atención debida en la colocación y cuse toda 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, ó de buques que buscan refugio contra el mismo riesgo, entonces la legitimidad 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 estos sobrevengan, no por imprevisión, 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.

Artículo 897

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 competente autorización para el alijo y llevarlo á cabo con conocimiento del interesado ó representante de la carga si lo hubiere.

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

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

Si la descarga se verificare por ambas causas, los gastos se distribuirán proporcionalmente entre el valor del buque y el del cargamento.—(Mex., 1382; chil., 1143; arg., 1279; guat., 1017; port., 660.)

Cód. de Com. esp., art. 822.—(Igual al artículo concordado del Código de Comercio Mexicano, vigente.)

Artículo 898

La custodia y conservación del cargamento desembarcado estará á cargo del capitán, que responderá de él, á no mediar fuerza mayor.—(Mex., 1383; chil., 1149; arg., 1280; guat., 1023; port., 661.)

Cód. de Com. esp., art. 823.—(Igual al artículo concordado del Código de Comercio Mexicano, vigente.)

COMENTARIOS

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 reporten, pues como dicen las leyes de Partida, *aquel debe sentir el embargo de la cosa, que ha el pró della.*

Artículo 899

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

El capitán justificará, en su caso, la legalidad de su proceder, so pena de responder al cargador del precio que habrían alcanzado las mercaderías llegando en buen estado al puerto de su destino.—(Mex., 1385 á 1387; chil., 1143 á 1147; arg., 1282; guat., 1017 á 1021; port., 662.)

Cód. de Com. esp., art. 824.—(Igual al artículo concordado del Código de Comercio Mexicano, vigente.)

COMENTARIOS

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 solo 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.

Artículo 900

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. 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 halla.

ren presentes, en conformidad con lo dispuesto en el art. 894.—(Mex., 1383 y 1389; chil., 1148; arg., 1282; guat., 1022; port., 663.)

Cód. de Com. esp., art. 825.—(Igual al artículo concordado del Código de Comercio Mexicano, vigente.)

COMENTARIOS.

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

CAPITULO III

De los abordajes

Artículo 901

Si un buque abordase á otro por culpa, negligencia ó impericia del capitán, piloto ú otro cualquiera individuo de la dotación, el naviero del buque abordador indemnizará los daños y perjuicios ocurridos, previa tasación pericial.—(Chil., 1130; arg., 1262; guat., 1004; fr., 407; Ley belga de 21 de Agosto de 1879, 228; alem., 736; ital., 661; hol., 534; port., 665.)

Cód. de Com. esp., art. 826.—(Igual al artículo concordado del Código de Comercio Mexicano, vigente.)

Artículo 902

Si el abordaje fuese imputable á ambos buques, cada uno de ellos soportará su propio daño y ambos responderán solidariamente de los daños y perjuicios causados en sus cargos.—(Chil., 1130; arg., 1263; guat., 1004; Ley belga de 21 de Agosto de 1879, 229; alem., 737 y 738; ital., 662; hol., 635; port., 666.)

Cód. de Com. esp., art. 827.—(Igual al artículo concordado del Código de Comercio Mexicano, vigente.)

Artículo 903

La disposición del artículo anterior es aplicable al caso en que no pueda determinarse cual de los dos buques ha sido causante del abordaje.—(Chil., 1133; agr., 1264; guat., 1007; fr., 407; ital., 662; hol., 538; port., 668.)

Cód. de Com. esp., art. 828.—(Igual al artículo concordado del Código de Comercio Mexicano, vigente.)

COMENTARIOS

Ocupándose de éstos (los abordajes) la exposición de motivos del Código de 1882, dice:

«Uno de los accidentes marítimos que suelen ocasionar daños de más consideración, es el que sobreviene, á consecuencia de un choque de una embarcación con otra, y que en el tecnicismo náutico se llama *abordaje*. Pero el Código actual es tan deficiente en este punto, que solo contiene una disposición, reducida á declarar que el daño producido por este siniestro, siendo casual ó inevitable, se considera avería simple, y siendo culpable alguno de los capitanes, recae la responsabilidad sobre el que de ellos hubiere causado el perjuicio.

«Sin dejar de reconocer la justicia que encierra esta doctrina, es evidente que su leconismo abre ancho campo á la duda, cuando se trata de su aplicación á los diversos casos que pueden presentarse en la práctica, pues queda fuera de las disposiciones del Código la responsabilidad del abordaje, cuando no puede averiguarse ó justificarse la causa que lo motivó, ó cuando ocurriera por culpa ó negligencia de los capitanes de ambos buques; notándose, además, la falta de reglas que sirvan de criterio al Tribunal para decidir cuándo debe presumirse casual ó inevitable, y cuándo es imputable al capitán de uno de los buques.

«El proyecto ha procurado llenar estos vacíos, inspirándose en los principios de la equidad y en las reglas introducidas por la costumbre de los principales pueblos marítimos, los cuales eleva á la categoría de preceptos legales, enriqueciendo esta parte de nuestra legislación marítima.»

Prescindiendo de la cuestión de etimología [1] en cuanto á la palabra *abordaje*, diremos que éste es el choque de un buque con otro, y así se entiende y aprecia en el tecnicismo del Derecho mercantil.

Abordaje, dice Desjardins, es el choque de dos navíos; y de la misma manera, como encuentro y como choque, lo define Boistel.

Dice Boistel que el abordaje no puede constituir directamente otra cosa que no sea una avería particular, porque nunca se causa voluntariamente ni por la salud común, pudiendo, ulteriormente, constituir una avería común cuando se haya sacrificado algo para contrarrestarlo ó impedirlo.

El Código distingue tres clases de *abordaje*:

1^a *Abordaje fortuito.*

2^a *Abordaje culpable;*

Y 3^a *Abordaje dudoso.*

Fortuito, es el que se causa por la fatalidad de los elementos que concurren y prestando el capitán, piloto, etc., todo el celo y la inteligencia que deben prestar en las maniobras:

Culpable, es el que se causa por culpa, negligencia ó impericia del capitán, del piloto ó de cualquier otro individuo de la dotación.

Dudoso, es el que se causa sin poder determinar culpa ó inocencia para el abordador ni para el abordado, y se llama también *abordaje mixto*, porque participa de los dos anteriores.

Oportunamente los analizaremos en el curso del articulado de la Sección.

[1] «D. Carpentier, dan son supplement á du Cange, cite, d'après un texte de 1480, quelques exemples des mots *abordare*, *abordatio*. Cependant, d'après Jacques Tabureau, mort en 1555, le mot *aborder*, nouvellement employé de son temps, nous venait de l'italien *abbordare*. Le verbe «aborder» quelle qu'en soit l'origine, a plusieurs acceptions. Aborder, c'est, dans un premier sens «arriver á bord, prendre terre»; de là le mot «abordement» dont on s'est servi, comme quelquefois d'«abord», pour exprimer l'action de toucher á une côte, d'entrer dans un port. La locution «aborder á un bâtiment» signifie encore «diriger une embarcation de manière qu'elle arrive á toucher á un bâtiment sans le heurter.» Le verbe «aborder», d'ailleurs, s'emploie aussi activement pour dire «approcher, joindre une embarcation.» En fin un navire est «abordé» soit quand on le heurt par un choc, soit quand on y monte de vive force: de là le substantif «abordage».

«Le mot «abordage» a lui-même, par conséquent, deux acceptions. Il se dit ordinairement, lit-on dans le dictionnaire historique de l'Académie, en parlant des combats de mer: *aller, venir, se présenter, monter á l'abordage; prendre un vaisseau par abordage á l'abordage*, etc. *Abordage* se dit aussi en parlant de deux bâtiments qui viennent á s'entrechoquer... Toutefois, dans la langue usuelle du code et du droit commercial maritime, l'abordage est le choc de deux navires: ce mot n'aura pas d'autre sens dans le présent traité.» Desjardins *ob. cit.*, vol. 56, 1886.

**

Los daños del abordaje se satisfacen por el que los causa faltando al cumplimiento de sus deberes; pero este caso se aplica al indudable en una culpa que sea conocida y cierta, y entonces la reparación recae sobre el causante del daño, no sólo con arreglo á lo prescrito por el Código, sino tomando como base los principios de la legislación común lo que disponen del mismo modo.

El art. 407 del Código francés abarca en una sola disposición lo dispuesto en éstos y en el 830, condenando los diversos casos que comprenden estos artículos en uno solamente.

En verdad de la distinción de casos acerca de un hecho, se deduce la unidad del mismo, y el Código Francés concretando realiza lo que nosotros extendiendo.

Cuando el abordaje se causa por culpa de un buque, éste es el responsable, por lo dicho anteriormente; el que ocasiona un daño es el obligado á su reparación. Puede ocurrir que el abordaje proceda de dos buques en marcha, y en tales condiciones que no pudiéndose imputar al uno ni al otro las consecuencias del suceso, haya sin embargo precisión de determinar la responsabilidad para la reparación de los daños y perjuicios ocasionados; en este caso, el Código origina á cada buque su propio daño, esto es, el causado en el buque, en el casco, quilla, aparejo y pertrechos, respondiendo solidariamente ambos de los daños y perjuicios causados en el cargamento, con independencia de los de la nave, que, como hemos dicho, se los soporta así misma. Y esta disposición se aplica lo mismo cuando es imputable el abordaje á ambos buques, que cuando no se hace posible determinar cuál ha sido el causante del abordaje.

M. Lemonnier sostiene que esta aplicación del Código obedece á una presunción de la ley, estimando falta igual para las dos partes.

La ley, como indica Boistel, no ha hecho ni ha indicado presunción ninguna; el legislador se encuentra con un caso que resolver sin lastimar intereses, y con la precisión de reparar daños, y no pudiendo señalar de parte de quién procede la culpa, separa lo del buque para el buque, y hace solidarios á ambos de las reparaciones necesarias en el cargamento.

De este modo también se estimula para la declaración de la verdad que haga fácil la depuración de las responsabilidades que recaigan.

Artículo 904

En los casos expresados quedan á salvo la acción civil del naviero contra el causante del daño y las responsabilidades criminales á que hubiere lugar.—(Chil., 1031; arg., 1263; guat., 1005; ital., 663; port., 671.)

Cód. de Com. esp., art. 829.—(Igual al artículo concordado del Código de Comercio Mexicano, vigente.)

COMENTARIOS

El naviero, como hemos dicho, es el responsable de los daños ocasionados por su buque en un abordaje; pero si el naviero tiene esta responsabilidad porque como dueño goza de los beneficios y de todas las naturales consecuencias de sus cosas, tiene también, con arreglo á los principios generales del Derecho y de la equidad, la acción para repetir contra el capitán naviero ú hombre de mar, por cuya culpa, negligencia ó impericia se hubiera ocasionado el abordaje.

Y esta acción participa de la doble naturaleza de civil y penal, de modo que consiga su reembolso y el castigo del que fuese culpable en un hecho de esta clase cuyas consecuencias afectan al comercio y á la vida de las personas.

Artículo 905

Si un buque abordare á otro por causa fortuita ó de fuerza mayor, cada nave y su carga soportará sus propios daños.—(Chil., 1129 y 1134; arg., 1261; guat., 1003 y 1008; fr., 407; Ley belga de 21 de Agosto de 1879, 228; ital., 660; hol., 536 y 540; port., 664.)

Cód. de Com. esp., art. 830.—(Igual al artículo concordado del Código de Comercio Mexicano, vigente.)

COMENTARIOS

Porque ni el caso fortuito ni la fuerza mayor son imputables á personas ni á cosas determinadas, y quien lo sufre soporta todas sus consecuencias.

El caso fortuito, que proviene por inundaciones, torrentes, naufragios, incendios, rayos, explosiones, violencias, derrumbamientos, etc., no puede resistirse ni evitarse (Ley 11, tit. 33, Part. 7^a), y recae sobre la cosa y sobre su dueño, por el principio ne que *res dominio suo perit; et propterea nemini potest imputari quod humana providentia regi non potest.* [Ley 3^a, tit. 2^o, Part. 5^a.]

A pesar de lo dicho, se quebranta la regla en dos casos:

1^o Cuando el caso fortuito sobreviene por culpa, negligencia ó ignorancia de la persona ó por retardo ó morosidad suya, en cuyo caso se le imputa el daño porque ha intervenido en él con anterioridad el incumplimiento de un deber exigible.

2^o Cuando se pacta el caso fortuito, porque si bien es un principio de equidad y de justicia el de que nadie se puede obligar á lo imposible,—*impossibilia nulla est obligatio*—también es que nadie se obliga á impedirlos, sino á reparar los daños que se ocasionen con el caso fortuito.

Otro tanto podemos decir de la fuerza mayor, que se funda en los mismos principios, y que define Cayo: *vis major est ea qua consilio humano neque providere neque vitare potest.*

Artículo 906

Si un buque abordare á otro obligado por un tercero, indemnizará los daños y perjuicios que ocurrieren el naviero de este tercer buque, quedando el capitán responsable civilmente para con dicho naviero.—(Arg., 1265; ital., 664; port., 667.)

Cód. de Com. esp., art. 831.—(Igual al artículo concordado del Código de Comercio Mexicano, vigente.)

COMENTARIOS

Por las razones expuestas ya; porque el daño lo soporta quien lo causa, cuando éste puede ser responsable, y esta responsabilidad recae, no sobre la materialidad del buque abordador, sino sobre quien es causa y ocasión del abordaje, pues sin él no se hubiera este ocasionado.

Artículo 907

Si por efecto de un temporal ó de otra causa de fuerza mayor, un buque que se halle debidamente fondeado y amarrado abordare á los inmediatos á el causándoles averías, el daño ocurrido tendrá la consideración de avería simple del buque abordado.—(Hol., 542.)

Cód. de Com. esp., art. 832.—(Igual al artículo concordado del Código de Comercio Mexicano, vigente.)

COMENTARIOS

Por la regla del art. 830, y en virtud de lo dispuesto en el Título IV, Sección primera, y el Título V de este libro.

Artículo 908

Se presumirá perdido por causa de abordaje el buque que, habiéndolo sufrido, se fuera á pique en el acto, y también el que, obligado á ganar puerto para reparar las averías ocasionadas por el abordaje, se perdiese durante el viaje ó se viera obligado á embarrancar para salvarse.—(Chil., 1135; arg., 1270; guat., 1009; alem., 739; hol., 537; port., 670.)

Cód. de Com. esp., art. 833.—[Igual al artículo concordado del Código de Comercio Mexicano, vigente]

COMENTARIOS

Se funda en principios de buena crítica la disposición de este artículo, y como la pérdida es inmediata al hecho del abordaje, la presunción es perfectamente lógica, se halla dentro de lo natural y como consecuencia del acto que procedió al daño ó á la catástrofe.

Artículo 909.

Si los buques que se abordan tuvieren á bordo práctico ejerciendo sus funciones al tiempo del abordaje, no eximirá su presencia á los capitanes, de las responsabilidades en que incurran, pero tendrán éstos derecho á ser indemnizados por los prácticos sin perjuicio de la responsabilidad criminal en que éstos pudieran incurrir.—(Chil., 1132; arg., 1272; guat., 1006; Ley belga de 21 de Agosto de 1879, 228, alem., 740; port., 672.)

Cód. de Com. esp., art. 834.—(Igual al artículo concordado del Código de Comercio Mexicano, vigente.)

COMENTARIOS

La autoridad del capitán no se delega ni se suspende; es constantemente el jefe del buque, y como tal tiene la permanencia de sus deberes. El práctico que concurre para una operación determinada, no ejerce durante ella el mando de la nave, sino que viene á concurrir con sus conocimientos para la entrada ó salida de un puerto, ó para un costeo, bajo las órdenes del capitán, que no se desprende, por la intervención del práctico, de las responsabilidades propias de su cargo.

Estos auxiliares tienen la responsabilidad de sus actos y contra ellos pueden repetir los capitanes cuando corresponda.

Artículo 910

La acción para el resarcimiento de daños y perjuicios que se derriben de los abordajes, no podrá admitirse si no se presenta dentro de las veinticuatro horas protesta ó declaración ante la autoridad competente del punto en que tuviere lugar el abordaje, ó la del primer puerto de arribada del buque siendo en México, y ante el cónsul de México si ocurriese en el extranjero.—(Chil., 1319 y 1320; arg., 1268; guat., 1190 y 1191; fr., 435 y 436; Ley belga de 21 de Agosto de 1879, 232 y 233; ital., 665; port., 673.)

Cód. de Com. esp., art. 835.—(Igual al artículo concordado del Código de Comercio Mexicano vigente.)

Artículo 911

Para los daños causados á las personas ó al cargamento, la falta de protesta no puede perjudicar á los interesados que no se hallaban en la nave ó no estaban en condiciones de manifestar su voluntad.—(Arg., 1268; ital., 665; port., 673.)

Cód. de Com. esp., art. 836.—(Igual al artículo concordado del Código de Comercio Mexicano vigente.)

COMENTARIOS

Esta formalidad puramente de procedimiento, afecta á la verdad de los hechos que han de depurarse y á la responsabilidad que deba exigirse á consecuencia de los mismos.

Se inspira este artículo en el mismo criterio que determina la protesta en los casos de que ya nos hemos ocupado con extensión al tratar de los distintos trances de la navegación y del comercio marítimo.

La falta de protesta, en este, como en aquellos casos, no perjudica á los que por ausencia de la nave, ó por otras condiciones, no pudieron cumplir el requisito determinado por la ley.

Artículo 912

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

Cód. de Com. esp., art. 837.—(Igual al artículo concordado del Código de Comercio Mexicano vigente.)

COMENTARIOS

Se concreta la responsabilidad á la cosa y á su valor, porque á nadie puede obligársele en más de lo que tiene en ningún caso.

El buque que causó el daño responde de él, con todo su valor, con sus pertenencias y fletes devengados; pero no amplía su responsabilidad hasta otros buques del mismo naviero que son extraños de todo punto al abordaje.

La responsabilidad civil del naviero se limita al valor del buque abordado, con el cual las cubre si alcanza, y con el cual cumple si no llega á la cuantía del daño.