

CAPÍTULO II

De las arribadas forzosas, según el antiguo Código de Comercio.

159.—En lenguaje náutico suele llamarse arribada á la llegada de un buque á un puerto distinto del de su destino. Si es motivada por persecución de enemigos ó piratas, accidente marítimo ó avería que inhabilita al buque para navegar, se llama forzosa, y es permitida en todos los puertos, calas, fondeaderos, radas ó ensenadas de las costas españolas, donde se facilitarán los auxilios de hospitalidad ó de salvamento, adoptándose, no obstante, las precauciones necesarias para evitar desembarcos clandestinos. No concurriendo alguna de las justas causas de arribada, se reputa voluntaria y sospechosa, siempre que se practique en puertos no habilitados y en todos los casos en que se sospeche haberse cometido delito de contrabando y defraudación. Los Administradores de Aduanas debían cuidar de evitar en sus respectivos distritos las arribadas ilegítimas que tenían lugar en puertos habilitados, y al propio tiempo auxiliar las forzosas y hacer que no se demorase la permanencia de los buques en los puertos habilitados más tiempo que el indispensable para su reparo ó para esperar la desaparición del peligro que diese lugar á la arribada.

160.—Vamos á examinar las disposiciones del antiguo Código de Comercio acerca de la materia. Serán justas causas de arribada á distinto punto del prefijado para el viaje de la nave: 1.^a La falta de víveres. 2.^a El temor fundado de enemigos y piratas. 3.^a Cualquiera accidente en el buque que lo inhabilite para continuar la navegación (1). Ocurriendo cualquiera de es-

(1) Art. 968 del antiguo Código de Comercio.

tos motivos que obligue á la arribada, se examinará y calificará en junta de los Oficiales de la nave, ejecutándose lo que se resuelva por la pluralidad de votos de que se hará expresa é individual mención en el acta que se extenderá en el registro correspondiente, firmándola todos los que sepan hacerlo. El Capitán tendrá voto de calidad, y los interesados en el cargamento que se hallen presentes asistirán también á la junta sin voto en ella, y sólo para instruirse de la discusión y hacer las reclamaciones y protestas convenientes á sus intereses, que se insertarán también literalmente en la misma acta (1). Los gastos de la arribada forzosa serán siempre de cuenta del naviero ó fletante (2). No tendrán el naviero ni el Capitán responsabilidad alguna de los perjuicios que puedan seguirse á los cargadores de resultas de la arribada, como ésta sea legítima; pero si la tendrán mancomunadamente siempre que no lo sea (3). Tendráse por legítima toda arribada forzosa que no proceda de dolo, negligencia é imprevisión culpable del naviero ó del Capitán (4). No se considerará legítima la arribada en los casos siguientes: 1.^o Procediendo la falta de víveres de no haberse hecho el aprovechamiento necesario para el viaje, según uso y costumbre de la navegación, ó de que se hubiesen perdido y corrompido por mala colocación ó descuido en su buena custodia y conservación. 2.^o Si el riesgo de enemigos ó piratas no hubiese sido bien conocido, manifiesto y fundado en hechos positivos y justificables. 3.^o Cuando el descalabro que

(1) Art. 688 del antiguo Código de Comercio.

(2) Art. 969 de id.

(3) Art. 971 de id.

(4) Art. 972 del antiguo Código de Comercio. La Real orden de 3 de Julio de 1857, únicamente consideraba forzosa la arribada cuando se efectuase á puerto distinto de aquel á que un buque fuese 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. Véanse los Comentarios á los arts. 968 y sigs. en la edición del Código de Comercio anotado y concordado por D. Pedro Gómez de La Serna y D. José Reus y García; Madrid, 1878, págs. 408 y siguientes, en donde se insertan los artículos correspondientes de las Ordenanzas de Aduanas, y otras disposiciones vigentes en aquella época, que definen y regulan las arribadas forzosas.

la nave hubiere padecido tenga origen de no haberla reparado, pertrechado, equipado y dispuesto competentemente para el viaje que iba á emprender. 4.º Siempre que el descalabro provenga de alguna disposición desacertada del Capitán, ó de no haber tomado las que convenían para evitarlo. Sólo se procederá á la descarga en el puerto de arribada cuando sea de indispensable necesidad hacerla para practicar las reparaciones que el buque necesite, ó para evitar daño y avería en el cargamento. En ambos casos debe preceder á la descarga la autorización del Tribunal ó Autoridad que conozca de los asuntos mercantiles. En puerto extranjero donde haya Cónsul español, será de su cargo dar esta autorización.

El Capitán tiene á su cargo la custodia del cargamento que se desembarque y responde de su conservación, fuera de los accidentes de fuerza insuperable. Reconociéndose en el puerto de la arribada que alguna parte del cargamento ha padecido avería, hará el Capitán su declaración á la Autoridad que conozca de los negocios de comercio, dentro de las veinticuatro horas, y se conformará á las disposiciones que dé sobre los géneros averiados el cargador ó cualquiera representante de éste que se halle presente. No hallándose en el puerto el cargador ni persona que lo represente, se reconocerán los géneros por peritos nombrados por los Jueces de comercio, ó el Agente consular en su caso, los cuales declararán la especie de daño que hubieren encontrado en los efectos reconocidos, los medios de repararlos ó de evitar al menos su aumento ó propagación, y si podrá ser ó no conveniente su reembarque y conducción al puerto donde estuvieren consignados. En vista de la declaración de los peritos, proveerá el Tribunal lo que estime más útil á los intereses del cargador, y el Capitán pondrá en ejecución lo decretado, quedando responsable de cualquiera infracción ó abuso que se cometa. Se podrá vender con intervención judicial y en pública subasta la parte de los efectos averiados que sea necesaria para cubrir los gastos que exija la conservación de los restantes, en caso que el Capitán no pudiese suplirlos de la caja del buque, ni hallare quien los prestase á la gruesa. Tanto el Capitán como cualquier otro que haga la anticipación, tendrá derecho al rédito legal de la cantidad que anticipe, y á su rein-

tegro sobre el producto de los mismos géneros, con preferencia á los demás acreedores, de cualquier clase que sean los créditos. No pudiendo conservarse los géneros averiados sin riesgo de perderse, ni permitiendo su estado que se dé lugar á que el cargador ó su consignatario den por sí las disposiciones que más les conviniesen, se procederá á venderlos con las mismas solemnidades prescritas en el artículo anterior, depositándose su importe, deducidos los gastos y fletes, á disposición de los cargadores. Cesando el motivo que obligó á la arribada forzosa, no podrá el Capitán diferir la continuación de su viaje, y será responsable de los perjuicios que ocasione por dilación voluntaria. Si la arribada se hubiere hecho por temor de enemigos ó piratas, se deliberará la salida de la nave en Junta de Oficiales, con asistencia de los interesados en el cargamento que se hallen presentes, en los mismos términos que para acordar las arribadas previene el art. 969 (1).

(1) Véase arts. 972 á 981 del antiguo Código de Comercio.

CAPÍTULO III

De los naufragios, según el antiguo Código de Comercio.

161.—No solamente se entiende por *naufragio* la pérdida de un buque que por consecuencia de la agitación de las olas, del furor de los vientos, del rayo ú otro accidente, se sumerge en el mar, sin que quede ningún vestigio permanente en la superficie, ó es arrojado á la costa y encalla en ella, dando paso á las aguas que llenan su cabida, pero sin que desaparezca del todo, sino que en su acepción más general se usa la palabra naufragio á todo accidente marítimo causado por fuerza mayor que produzca la inutilización del buque, imposibilitándolo para la navegación, como una encalladura en rocas ó en baños de arena, un choque que abra una vía de agua, etc. (1).

Encallando ó naufragando la nave, sus dueños y los interesados en el cargamento sufrirán individualmente las pérdidas y desmejoras que ocurran en sus respectivas propiedades, perteneciéndoles los restos de ellas que puedan salvarse (2). Cuando el naufragio proceda de malicia, descuido ó ignorancia del Capitán, ó su piloto, podrán los navieros y cargadores usar del

(1) Véase *Código de Comercio*, comentado por una Sociedad de Abogados. Barcelona, librería de Estevan Pujal, 1864, comentarios á los arts. 982 y siguientes. *Código de Comercio de 1885*, comentado y concordado por D. José Reus y García, tomo II, 1886, pág. 395. Definición y etimología del naufragio, y los excelentes comentarios á los artículos 982 y sigs., que se hacen por los Sres. La Serna y Reus en su *Código de Comercio anotado y concordado*, edición de 1878, págs. 416 y sigs., y véase, sobre todo, Martí de Eixalá y Durán y Bas, *Instituciones de Derecho mercantil*, y González Huebra, *Curso de Derecho mercantil*, tomo II, De los naufragios.

(2) Art. 982 del antiguo Código de Comercio.

derecho de indemnización que pueda competirles, en virtud de lo que se dispone en los artículos 676 y 693 (1).

Probando los cargadores que el naufragio ha procedido de que el buque no se hallaba suficientemente reparado y pertrechado para navegar cuando se emprendió el viaje, será de cargo del naviero la indemnización de los perjuicios causados al cargamento de resultas del naufragio (2). Los efectos salvados del naufragio están obligados especialmente á los gastos expendidos para salvarlos, cuyo importe satisfarán sus dueños antes de hacérseles la entrega de ellos, ó se deducirá con preferencia á cualquiera otra obligación del producto de su venta (3). Naufragando una nave que va en convoy ó en conserva de éste, se repartirá la parte de su cargamento y de pertrechos que haya podido salvarse entre los demás buques, habiendo cabida en ellos para recibirlos, y en proporción á la que cada uno tenga expedita. Si algún Capitán lo rehusare sin justa causa, el Capitán náufrago protestará contra él ante dos Oficiales de mar los daños y perjuicios que de ello se sigan, y en el primer puerto ratificará la protesta dentro de las veinticuatro horas, incluyéndola en el expediente justificativo que debe promover, según lo dispuesto en el art. 652 (4). Cuando no sea posible trasbordar á los buques de auxilio todo el cargamento naufragado, se salvarán con preferencia los efectos de más valor y menos volumen, sobre cuya elección procederá el Capitán, con acuerdo de los Oficiales de la nave (5). El Capitán que recogió los efectos naufragados continuará su rumbo conduciéndolos al puerto donde iba destinada su nave, en el cual se depositarán con autorización judicial por cuenta de los legítimos interesados en ellos. En el caso que sin variar de rumbo, y siguiendo el mismo viaje, se puedan descargar los efectos en el puerto á que iban consignados, podrá el Capitán arribar á éste, siempre que consientan en ello los cargadores ó sobrecargos que se hallen presentes, los pasajeros y los Oficiales de la

(1) Art. 983 del antiguo Código de Comercio.

(2) Art. 984 de id.

(3) Art. 985 de id.

(4) Art. 986 de id.

(5) Art. 987 de id.

nave, y que no haya riesgo manifiesto de accidente de mar ó de enemigos; pero no podrá verificarlo contra la deliberación de aquéllos, ni en tiempo de guerra, ó cuando el puerto sea de entrada peligrosa (1). Todos los gastos de la arribada que se hagan con el fin indicado serán de cuenta de los dueños de los efectos naufragados, además de pagar los fletes correspondientes, que en defecto de convenio entre las partes se regularán á juicio de árbitros en el puerto de la descarga, teniendo en consideración la distancia que haya porteados los efectos el buque que los recogió, la dilación que sufrió, las dificultades que tuvo que vencer para recogerlos y los riesgos que en ello corrió (2).

Cuando no se puedan conservar los efectos recogidos por hallarse averiados, ó cuando en el término de un año no se puedan descubrir sus legítimos dueños para darles aviso de su existencia, procederá el Tribunal, á cuya orden se depositaron, á venderlos en pública subasta, depositando su producto, deducidos los gastos, para entregarlo á quien corresponda (3). También se podrá vender, aun fuera de los casos que prescribe el artículo 990 del antiguo Código y con las mismas formalidades, la parte de los efectos salvados que sea necesaria para satisfacer los fletes y gastos á que tenga derecho el Capitán que los recogió, si no conviniese en anticiparlos el Capitán náutico ó algún corresponsal de los cargadores ó consignatarios. Cualquiera que haga la anticipación, goza del mismo derecho de hipoteca que se establece en el art. 975 (4).

(1) Art. 988 del antiguo Código de Comercio.

(2) Art. 989 de id.

(3) Art. 990 de id.

(4) Art. 991 del antiguo Código de Comercio. El tit. 5.º del libro 3.º del antiguo Código, trata exclusivamente de la prescripción en las obligaciones peculiares del comercio marítimo, disponiéndose que la acción para repetir el valor de los efectos suministrados para construir, reparar y pertrechar las naves, se prescribe por cinco años, contados desde que se hizo la entrega. La que procede de vituallas destinadas al aprovisionamiento de la nave ó de alimentos suministrados á los marineros de orden del Capitán, prescribirá al año de su entrega, siempre que dentro de él haya estado fondeada la nave por el espacio de quince días, cuando menos, en el puerto donde se contrajo la deuda. No sucediendo así, conservará el acreedor su acción, aun después de transcurrido el año, hasta que fondee la nave en dicho puerto, y quince días más. Dentro de igual término y con la misma restricción, prescribe la acción de los artesanos que hicieron obras en la nave. La acción de los Ofi-

ciales y tripulación por el pago de sus salarios y gajes, prescribe al año después de concluido el viaje en que los devengaron. La acción sobre entrega del cargamento ó por daños causados en él, un año después del arribo de la nave. Prescribe por cinco años, contados desde la fecha del contrato, la acción que provenga del préstamo á la gruesa y de la póliza de seguros. Se extingue la acción contra el Capitán conductor del cargamento, y contra los aseguradores por el daño que aquel hubiese recibido, si en las veinticuatro horas siguientes á su entrega no se hiciera la debida protesta en forma auténtica, notificándose al Capitán en los tres días siguientes, en persona ó por cédula. También se extingue toda acción contra el fletador por pago de averías ó de gastos de arribada que pesen sobre el cargamento, siempre que el Capitán percibiere los fletes de los efectos que hubiese entregado sin haber formalizado su protesta dentro del término que prefiija el artículo precedente. Cesarán los efectos de unas y otras protestas, teniéndose por no hechas, si no se intentare la competente demanda judicial contra las personas en cuyo perjuicio se hicieren, antes de cumplir los dos meses siguientes á sus fechas. (Artículos 992 á 1000 del antiguo Código de Comercio.)