

Artículo 885.

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

CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1,345. Los gastos y daños que se comprenden bajo el nombre de averías simples ó particulares, se soportarán por el propietario de la cosa que ocasionó el gasto ó recibió el daño.

Cód. esp.—Art. 810. (Igual al artículo que estamos concordando del nuevo Código de Comercio mexicano.)

Cód. franc.—Art. 404. Las averías particulares serán soportadas y pagadas por el propietario de la cosa que ha sufrido el daño ó ocasionado el gasto.

Cód. belg.—Ley de 21 de Agosto de 1879.—Art. 104.

Las averías particulares serán soportadas y pagadas por el propietario de la cosa que ha sufrido el daño ó ocasionado la pérdida.

Cód. alem.—Art. 703. Los propietarios de la nave y del cargamento soportan cada uno por separado las averías particulares que afecten á su propiedad.

Cód. ital.—Art. 647. (Igual en su primer párrafo al art. 404 del "Cód. franc.")

Cód. holand.—Art. 698. Las segundas (las averías particulares) serán soportadas, ó por la nave ó por la cosa que haya sufrido el daño ó ocasionado el gasto.

Cód. port.—1,815. (Igual al art. 698 del "Cód. holand.")

Artículo 886.

Serán averías gruesas ó comunes, por regla general, todos los daños y gastos que se causen deliberadamente para salvar el buque, su cargamento ó ambas cosas á la vez, de un riesgo conocido y efectivo, y en particular las siguientes:

I. Los efectos ó metálico, invertidos en el rescate del buque ó del cargamento apresado por enemigos, corsarios ó piratas, y los alimentos, salarios y gastos del buque detenido, mientras se hiciere el arreglo ó rescate;

II. Los efectos arrojados al mar para aligerar el buque, ya pertenezcan al cargamento, ya al buque ó á la tripulación, y el daño que por tal acto resulte á los efectos que se conserven á bordo;

III. Los cables y palos que se corten ó inutilicen, las anclas y las cadenas que se abandonen para salvar el cargamento, el buque ó ambas cosas;

IV. Los gastos de alijo ó trasbordo de una parte del cargamento para aligerar el buque y ponerlo en estado de tomar puerto ó rada, y el perjuicio que de ellos resulte á los efectos alijados ó trasbordados;

V. El daño causado á los efectos del cargamento por la abertura hecha en el buque para desaguarlo ó impedir que zozobre;

VI. Los gastos hechos para poner á flote un buque encallado de propósito con objeto de salvarlo;

VII. El daño causado en el buque que fuere necesario abrir, agujerear ó romper para salvar el cargamento;

VIII. Los gastos de curación y alimento de los tripulantes que hubieren sido heridos ó estropeados defendiendo ó salvando el buque;

IX. Los salarios de cualquier individuo de la tripulación detenido en rehenes por enemigos, corsarios ó piratas, y los gastos necesarios que cause en su prisión, hasta restituirse al buque ó á su domicilio, si lo prefiriere;

X. El salario y alimentos de la tripulación del buque fletado por meses, durante el tiempo que estuviere embargado ó detenido por fuerza mayor ú orden del Gobierno, ó para reparar los daños causados en beneficio común;

XI. El menoscabo que resultare en el valor de los géneros vendidos en arribada forzosa para reparar el buque por causa de avería gruesa;

XII. Los gastos de la liquidación de la avería.

CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1,347. Averías gruesas ó comunes son generalmente todos los daños y gastos que se causen deliberadamente para salvar el buque, su cargamento ó algunos efectos de éste, de un riesgo conocido y efectivo.

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

Los efectos ó dinero que se entreguen por vía de composición para rescatar la nave y el cargamento que hubiesen caído en poder de enemigos ó de piratas.

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

Los mástiles que de propósito se rompan ó inutilicen.

Los cables que se corten y las anclas que se abandonen para salvar el buque en caso de tempestad ó de riesgo del enemigo.

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

El daño que se cause á algunos efectos del cargamento, de resultas de haber hecho de propósito alguna abertura en el buque para desaguarlo y preservarlo de zozobras.

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

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

La curación de los individuos de la tripulación que hayan sido heridos ó estropeados defendiendo la nave, y los alimentos de éstos mientras estén enfermos por esa causa, si el fletamento se ha hecho por meses.

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

El salario y sustento de la tripulación del buque, cuyo fletamento estuviere ajustado por meses, durante el tiempo que permaneciere embargado ó detenido por ór-

den ó fuerza insuperable, ó para reparar los daños á que deliberadamente se hubiere expuesto para provecho común de todos los interesados.

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

Cód. esp.—Art. 811. (Igual al artículo que estamos concordando del nuevo Código de Comercio mexicano.)

Cód. franc.—Art. 400. Son averías comunes:

1. Las cosas dadas por composición y á título de rescate de la nave y de las mercancías;

2. Las que se arrojan al mar;

3. Los cables ó mástiles rotos ó cortados;

4. Las anclas y demás efectos abandonados en beneficio común;

5. Los daños ocasionados por la echazón en las mercancías que queden en la nave;

6. La curación y sustento de los marineros heridos en defensa de la nave, el salario y alimento de los marineros durante la detención cuando la nave se detiene en viaje por orden de una potencia, y durante las reparaciones de los daños causados voluntariamente en beneficio común, si la nave estuviere fletada por un tanto al mes;

7. Los gastos de descarga para aligerar la nave y entrar en una ensenada ó río, cuando la nave se ve obligada á hacerlo por tempestad ó por persecución del enemigo;

8. Los gastos hechos para poner á flote la nave varada de intento con el fin de evitar la pérdida total ó el apresamiento;

Y en general, los daños sufridos voluntariamente y los gastos hechos en virtud de deliberaciones motivadas, para bien y provecho común de la nave y de las mercancías, desde su carga y partida, hasta su vuelta y descarga.

Art. 422. No ha lugar á contribución por razón de daño causado al buque sino en el caso de que el daño se haya hecho para facilitar la echazón.

Art. 426. Si la nave se abre en virtud de un acuerdo para extraer de ella las mercancías, contribuirán éstas á la reparación del daño causado en aquella.

Cód. belg.—Ley de 21 de Agosto de 1879.—Art. 102. Son averías comunes: los gastos extraordinarios que se hagan en razón del bien y salvamento común del buque y las mercaderías y los daños que voluntariamente se experimenten con el mismo objeto.

Las demás son averías particulares.

Art. 103. Se considerarán también como averías comunes los gastos de toda detención efectuada á consecuencia de un accidente de mar, que constituirá al buque y la carga en estado de peligro común si continuase navegando.

Se comprenden en estos gastos la remuneración y alimentación del equipaje desde la arribada al puerto en que suspenda su viaje el buque, hasta ponerlo en condiciones de continuar navegando.

Cód. alem.—Art. 702. Son averías gruesas todos los daños voluntarios que sufran la nave y la carga, conjunta ó separadamente, hechos ó dispuestos por el capitán para la salvación común; todos los demás que posteriormente se produzcan por medidas idénticas y todos los gastos hechos con el mismo fin.

Art. 708. Hay especialmente avería gruesa, si, además de las condiciones requeridas en los artículos 702, 704 y 705, cuya observancia no dispense una disposición expresa de este artículo, ocurriese alguno de los casos siguientes:

1. Cuando se arrojaran al mar mercancías, las piezas de la nave ó los aparejos; cuando se cortaren los mástiles, cordajes y velas, se abandonaren las amarras y se cortaren las cadenas ó cables que las retienen.

Estos daños, por sí mismos, así como los que sobrevengan posteriormente por esta causa á la nave y al cargamento, constituyen avería gruesa;

2. Cuando por aligerar la nave se trasborden á otras todas ó parte de las mercancías.

Son averías gruesas á la vez el coste del aligeramiento, los daños que el cargamento y la nave ó la nave han sufrido por efecto del transbordo ó de la reinstalación á bordo, y la avería que padezca la mercancía durante su conducción en los transbordos.

No hay avería gruesa si la necesidad de aligerar la nave se sintiese en el curso regular del viaje.

3. Cuando la nave encalló voluntariamente, pero sólo en el caso de que esto se haga con ánimo de evitar su pérdida total ó su apresamiento.

Los daños que resulten del varamiento ó de la operación de poner á flote la nave, así como los gastos que éste origine, se reputarán también como avería gruesa.

Si la nave encallada con ánimo de evitar la pérdida total no se pusiere á flote, ó si después de ponerse á flote se conociera que su estado no tenía reparación posible, no existe avería gruesa.

Los daños que resulten de un varamiento voluntario que no fué motivado por el deseo de salvar la nave y la carga, no son avería gruesa; pero sí lo serán los gastos hechos para poner á flote la nave y los daños que con este objeto se produjeren voluntariamente, tanto en ésta como en el cargamento.

4. Cuando para escapar de un peligro común que amenazare á la nave y al cargamento en el caso de continuar el viaje, arribase la nave á un puerto de refugio; cuando la arribada tuviere por objeto especialmente reparar con urgencia una avería ocurrida durante el viaje.

Son también en estos casos avería gruesa los gastos de estancia de la nave, los salarios y alimentos que percibe el equipaje durante la estancia, y los gastos de alojamiento en tierra por todo el tiempo que no pudieren permanecer á bordo.

Si la misma causa que determinó la arribada motivase la descarga del cargamento, son también avería gruesa los gastos de embarque y desembarque, así como los de almacenaje en tierra, hasta el momento en que puedan reembargarse las mercancías.

Los diversos gastos de estancia no pueden figurar en cuenta como avería gruesa más que por el tiempo que dure la causa que motivó la arribada.

Si se tratase de una arribada exigida por causa de reparación urgente de la nave, los gastos de estancia no se cuentan más que hasta la época en que pudo haberse terminado de reparar la nave.

Los gastos de reparación no son avería gruesa más que en la medida en que lo sea el daño que se trata de reparar.

5. Cuando la nave tuvo que combatir contra el enemigo ó contra los piratas.

Los daños que la defensa ocasionó á la nave ó al cargamento, las municiones empleadas y los gastos de enfermedad ó funerales en el caso de resultar herido ó muerto un individuo del equipaje, así como las indemnizaciones que con tal motivo hubiere que pagar, son avería gruesa.

6. Cuando se rescató la nave y el cargamento que fueron apresados por el enemigo ó los piratas.

Los gastos de rescate de la nave y los rehenes, así como los gastos de conservación, son avería gruesa.

7. Cuando hubo necesidad de procurarse fondos durante el viaje para cubrir los gastos de la avería gruesa ó el convenio entre las partes para un arreglo de avería produce pérdidas y gastos.

Estas pérdidas y gastos son igualmente avería gruesa.

También entra en categoría de tal la pérdida que supone las mercancías vendidas durante el viaje, la prima del préstamo cuando se hizo á la gruesa, y si no la prima del seguro de las cantidades tomadas, los gastos periclitales para el reconocimiento de los daños y formalización de la cuenta de las averías gruesas.

Cód. ital.—Art. 643. Son averías comunes los gastos extraordinarios hechos y los daños sufridos voluntariamente en beneficio y para la salvación común de la nave y de la carga.

Tales son:

1. Las cosas dadas por composición y á título de rescate de la nave y de la carga;

2. Las cosas arrojadas al mar para la salvación común;

to, los daños que el cargamento y la nave ó la nave han sufrido por efecto del transbordo ó de la reinstalación á bordo, y la avería que padezca la mercancía durante su conducción en los transbordos.

No hay avería gruesa si la necesidad de aligerar la nave se sintiese en el curso regular del viaje.

3. Cuando la nave encalló voluntariamente, pero sólo en el caso de que esto se haga con ánimo de evitar su pérdida total ó su apresamiento.

Los daños que resulten del varamiento ó de la operación de poner á flote la nave, así como los gastos que éste origine, se reputarán también como avería gruesa.

Si la nave encallada con ánimo de evitar la pérdida total no se pusiere á flote, ó si después de ponerse á flote se conociera que su estado no tenía reparación posible, no existe avería gruesa.

Los daños que resulten de un varamiento voluntario que no fué motivado por el deseo de salvar la nave y la carga, no son avería gruesa; pero sí lo serán los gastos hechos para poner á flote la nave y los daños que con este objeto se produjeren voluntariamente, tanto en ésta como en el cargamento.

4. Cuando para escapar de un peligro común que amenazare á la nave y al cargamento en el caso de continuar el viaje, arribase la nave á un puerto de refugio; cuando la arribada tuviere por objeto especialmente reparar con urgencia una avería ocurrida durante el viaje.

Son también en estos casos avería gruesa los gastos de estancia de la nave, los salarios y alimentos que percibe el equipaje durante la estancia, y los gastos de alojamiento en tierra por todo el tiempo que no pudieren permanecer á bordo.

Si la misma causa que determinó la arribada motivase la descarga del cargamento, son también avería gruesa los gastos de embarque y desembarque, así como los de almacenaje en tierra, hasta el momento en que puedan reembargarse las mercancías.

Los diversos gastos de estancia no pueden figurar en cuenta como avería gruesa más que por el tiempo que dure la causa que motivó la arribada.

Si se tratase de una arribada exigida por causa de reparación urgente de la nave, los gastos de estancia no se cuentan más que hasta la época en que pudo haberse terminado de reparar la nave.

Los gastos de reparación no son avería gruesa más que en la medida en que lo sea el daño que se trata de reparar.

5. Cuando la nave tuvo que combatir contra el enemigo ó contra los piratas.

Los daños que la defensa ocasionó á la nave ó al cargamento, las municiones empleadas y los gastos de enfermedad ó funerales en el caso de resultar herido ó muerto un individuo del equipaje, así como las indemnizaciones que con tal motivo hubiere que pagar, son avería gruesa.

6. Cuando se rescató la nave y el cargamento que fueron apresados por el enemigo ó los piratas.

Los gastos de rescate de la nave y los rehenes, así como los gastos de conservación, son avería gruesa.

7. Cuando hubo necesidad de procurarse fondos durante el viaje para cubrir los gastos de la avería gruesa ó el convenio entre las partes para un arreglo de avería produce pérdidas y gastos.

Estas pérdidas y gastos son igualmente avería gruesa.

También entra en categoría de tal la pérdida que supone las mercancías vendidas durante el viaje, la prima del préstamo cuando se hizo á la gruesa, y si no la prima del seguro de las cantidades tomadas, los gastos periclitales para el reconocimiento de los daños y formalización de la cuenta de las averías gruesas.

Cód. ital.—Art. 643. Son averías comunes los gastos extraordinarios hechos y los daños sufridos voluntariamente en beneficio y para la salvación común de la nave y de la carga.

Tales son:

1. Las cosas dadas por composición y á título de rescate de la nave y de la carga;

2. Las cosas arrojadas al mar para la salvación común;

to, los daños que el cargamento y la nave ó la nave han sufrido por efecto del transbordo ó de la reinstalación á bordo, y la avería que padezca la mercancía durante su conducción en los transbordos.

No hay avería gruesa si la necesidad de aligerar la nave se sintiese en el curso regular del viaje.

3. Cuando la nave encalló voluntariamente, pero sólo en el caso de que esto se haga con ánimo de evitar su pérdida total ó su apresamiento.

Los daños que resulten del varamiento ó de la operación de poner á flote la nave, así como los gastos que éste origine, se reputarán también como avería gruesa.

Si la nave encallada con ánimo de evitar la pérdida total no se pusiere á flote, ó si después de ponerse á flote se conociera que su estado no tenía reparación posible, no existe avería gruesa.

Los daños que resulten de un varamiento voluntario que no fué motivado por el deseo de salvar la nave y la carga, no son avería gruesa; pero sí lo serán los gastos hechos para poner á flote la nave y los daños que con este objeto se produjeren voluntariamente, tanto en ésta como en el cargamento.

4. Cuando para escapar de un peligro común que amenazare á la nave y al cargamento en el caso de continuar el viaje, arribase la nave á un puerto de refugio; cuando la arribada tuviere por objeto especialmente reparar con urgencia una avería ocurrida durante el viaje.

Son también en estos casos avería gruesa los gastos de estancia de la nave, los salarios y alimentos que percibe el equipaje durante la estancia, y los gastos de alojamiento en tierra por todo el tiempo que no pudieren permanecer á bordo.

Si la misma causa que determinó la arribada motivase la descarga del cargamento, son también avería gruesa los gastos de embarque y desembarque, así como los de almacenaje en tierra, hasta el momento en que puedan reembargarse las mercancías.

Los diversos gastos de estancia no pueden figurar en cuenta como avería gruesa más que por el tiempo que dure la causa que motivó la arribada.

Si se tratase de una arribada exigida por causa de reparación urgente de la nave, los gastos de estancia no se cuentan más que hasta la época en que pudo haberse terminado de reparar la nave.

Los gastos de reparación no son avería gruesa más que en la medida en que lo sea el daño que se trata de reparar.

5. Cuando la nave tuvo que combatir contra el enemigo ó contra los piratas.

Los daños que la defensa ocasionó á la nave ó al cargamento, las municiones empleadas y los gastos de enfermedad ó funerales en el caso de resultar herido ó muerto un individuo del equipaje, así como las indemnizaciones que con tal motivo hubiere que pagar, son avería gruesa.

6. Cuando se rescató la nave y el cargamento que fueron apresados por el enemigo ó los piratas.

Los gastos de rescate de la nave y los rehenes, así como los gastos de conservación, son avería gruesa.

7. Cuando hubo necesidad de procurarse fondos durante el viaje para cubrir los gastos de la avería gruesa ó el convenio entre las partes para un arreglo de avería produce pérdidas y gastos.

Estas pérdidas y gastos son igualmente avería gruesa.

También entra en categoría de tal la pérdida que supone las mercancías vendidas durante el viaje, la prima del préstamo cuando se hizo á la gruesa, y si no la prima del seguro de las cantidades tomadas, los gastos periclitales para el reconocimiento de los daños y formalización de la cuenta de las averías gruesas.

Cód. ital.—Art. 643. Son averías comunes los gastos extraordinarios hechos y los daños sufridos voluntariamente en beneficio y para la salvación común de la nave y de la carga.

Tales son:

1. Las cosas dadas por composición y á título de rescate de la nave y de la carga;

2. Las cosas arrojadas al mar para la salvación común;

3.º Los cables, mástiles, velas y demás aparejos cortados para la salvación común y los rotos á consecuencia de las operaciones hechas para la misma salvación.

4.º Las anclas, cadenas y demás objetos abandonados para salvación común.

5.º Los daños ocasionados por la echazón á las cosas que queden en la nave.

6.º Los daños ocasionados á la nave en las operaciones de echazón, voluntariamente ó á consecuencia necesaria de ella; los daños causados á la nave para facilitar el salvamento de la carga ó para ayudar al desagüe y los daños que por ello se ocasionen en la carga.

7.º Los daños ocasionados á la nave y á la carga en las operaciones encaminadas á extinguir el incendio declarado á bordo.

8.º Los gastos de curación y alimentos por las personas heridas en defensa de la nave y los gastos fúnebres en caso de muerte de dichas personas.

9.º Los salarios y alimentación de los tripulantes durante la detención ó obstáculo, cuando la nave es detenida en su viaje por orden de una potencia ó obligada á permanecer en un puerto por sobrevenir una guerra ó otra causa análoga que impida el viaje al puerto de destino, hasta que la nave y la carga se vean libres de sus recíprocas obligaciones.

10.º Los gastos de entrada y salida y la tasa de navegación pagados en puerto donde la nave hubiere tenido que hacer arribada forzosa por causa de tempestad, persecución de enemigos ó piratas, ó abundancia de agua ocasionada por caso fortuito ó fuerza mayor.

11.º Los salarios y alimentos de los tripulantes en puerto de arribada forzosa durante el tiempo de las reparaciones necesarias para proseguir la navegación, cuando las reparaciones constituyan avería común.

12.º Los gastos de descarga y recarga de los objetos puestos en tierra para ejecutar dichas reparaciones de la nave en puerto de arribada forzosa, los gastos de custodia y los alquileres de los almacenes donde los citados objetos fueron depositados.

13.º Los gastos hechos para obtener la liberación ó la restitución de la nave embargada, si el embargo no procede de causa referente exclusivamente á la nave ó á la persona del capitán, del propietario ó del armador, y los salarios y alimentos de los tripulantes durante el tiempo necesario para obtener dicha liberación ó restitución, si se obtuviere.

14.º Los gastos de descarga para aligerar la nave, cuando se haga por tempestad ó otro motivo de salvación común de la nave y de la carga; y los daños que la nave ó la carga sufriere por las operaciones de descarga y recarga.

15.º Los daños sufridos por la nave ó por la carga en la encalladura que voluntariamente se hiciere para salvar la nave de tempestad, apresamiento ó otro peligro inminente.

16.º Los gastos hechos para poner á flote la nave encallada, en el caso expresado en el número precedente y las recompensas debidas por las obras y servicios prestados en tal ocasión.

17.º Las pérdidas y daños sufridos por las cosas puestas en barca para aligerar la nave en el caso indicado en el número 14.º, comprendiendo las cuotas de contribuciones que se debieren á dichas barcas; y recíprocamente los daños sufridos por los objetos que quedaren á bordo de la nave en cuanto estos daños se consideren como avería común.

18.º Los premios ó intereses del préstamo á la gruesa contratado para hacer frente á los gastos enumerados entre las averías comunes y los premios de los seguros de dichos gastos, como igualmente la pérdida que debe reembolsarse al propietario de las cosas cargadas vendidas durante el viaje en un puerto de arribada forzosa, para hacer frente á dichos gastos.

19.º Los gastos de regulación de las averías comunes.

No se consideran averías comunes, aunque se causen voluntariamente en beneficio ó para salvación común, los daños sufridos por la nave ó los gastos hechos por ella cuando provengan de vicio ó vejez de la nave ó por culpa ó negligencia del capitán ó de la tripulación.

Los aparejos y demás objetos de provisión y armamento de la nave echados al mar y las anclas, cadenas y demás objetos abandonados, aun voluntariamente en beneficio y para la salvación común, no se reparten en la avería, sino en cuanto se hallen debidamente descritos en el inventario de á bordo según lo dispuesto en el art. 500 (1).

La echazón de las provisiones de á bordo no puede considerarse en caso alguno como avería común.

Art. 644. Se consideran como averías comunes:

1.º El precio ó indemnización del rescate de las personas del equipaje mandadas á tierra para servicio de la nave y hechas prisioneras ó retenidas en rehén;

2.º Los gastos de cuarentena extraordinaria, no prevista en la época del contrato de fletamento, si se refieren igualmente á la nave y á la carga, comprendiendo el salario y la alimentación de las personas de la tripulación durante la cuarentena.

Cód. holand.—Art. 699. Son averías gruesas:

1.º Todo lo entregado al enemigo ó á los corsarios á título de rescate del buque y de las mercancías. En caso de duda, el rescate se estimará siempre como hecho en interés del buque y del cargamento conjuntamente.

2.º Los objetos arrojados al mar para la salvación común ó para la utilidad del buque y del cargamento conjuntamente.

3.º Los cables, mástiles, velas y otros aparejos cortados ó rotos con el mismo objeto.

4.º Las anclas, cuerdas y otros efectos abandonados por el mismo motivo.

5.º Los daños causados por la echazón á las mercaderías que queden en el buque.

6.º Los daños causados expresamente á los buques para facilitar la echazón, el aligeramiento ó el salvamento de las mercaderías, ó para facilitar el desagüe y los daños ocasionados por consecuencia de esto á la carga.

7.º La asistencia, curación, alimentos ó indemnización de las personas que se hallen á bordo y que fueren heridas ó mutiladas en defensa de la nave.

8.º La indemnización ó el rescate de los enviados á tierra ó en el mar para el servicio del buque y de la carga, y son hechos prisioneros ó cautivos y esclavos.

9.º Los salarios y alimentación de los tripulantes durante el tiempo que el buque se viere obligado á permanecer en puerto de arribada forzosa.

10. Los derechos de pilotaje y otros gastos de entrada y salida pagados en puerto de arribada forzosa.

11. Los alquileres de almacenes y depósitos en que se depositen las mercaderías, que no pudieren estar en el buque, durante la reparación hecha en puerto de arribada forzosa.

12. Los gastos ocasionados por la demanda de restitución de la nave y las mercaderías, cuando hubiesen sido embargadas, siempre que sean reclamadas simultáneamente por el capitán.

13. Los salarios y alimentación de los tripulantes, durante esta reclamación, si el buque y su carga son devueltos ó restituidos.

14. Los gastos de descarga y los salarios para aligerar el buque y entrar en una ensenada ó en un río, cuando el buque se ve obligado á hacerlo por tempestad, persecución del enemigo ó de corsarios, ó por cualquier otro motivo, para la salvación del buque y la carga; y las pérdidas y daños que sobrevinieren á las mercaderías por la descarga del buque en peligro, el cargamento en las barcas y la recarga en el buque.

15. Los daños sobrevenidos al buque y á la carga conjunta ó separadamente, si voluntariamente se hiciere varar el buque para prevenir el apresamiento ó la pérdida, así como si se hubiere hecho para salvar el buque ó el cargamento en cualquier otro peligro inminente.

16. Los gastos hechos para poner á flote el buque varado en el caso precedente y toda recompensa por servicios extraordinarios hechos con el fin de prevenir la pérdida ó el apresamiento del buque.

17. La pérdida ó los daños sobrevenidos á las mer-

(1) Véase en las concordancias del art. 686.

cederías cargadas, en caso de peligro, en las barcas, comprendiendo en ellos la porción de avería gruesa que deben estas mercaderías á las barcas, y recíprocamente la pérdida ó los daños sobrevenidos á las mercaderías que quedasen en el buque principal y al buque mismo después del aligeramiento, en tanto que estos daños ó esta pérdida se reputen averías gruesas.

18. Los salarios y alimentación de los tripulantes, si el buque, después de comenzado el viaje, se ve obligado á suspenderle por orden de una potencia extranjera ó á causa de guerra que sobreviniere, en tanto que el buque ó la carga no sean liberados de sus recíprocas obligaciones.

19. El beneficio marítimo de las cantidades tomadas á la gruesa para cubrir los gastos que han de repartirse por averías comunes.

20. La prima para hacer asegurar los gastos mencionados en el artículo precedente, y las pérdidas sufridas, por la venta de una parte de la carga en un puerto de arribada forzosa, con objeto de hacer frente á los gastos.

21. Los gastos para evaluar y hacer la repartición de las averías gruesas.

22. Los gastos de cuarentena extraordinaria, no previstos antes de la conclusión del fletamento, en tanto que el buque y la carga estén sometidos á ella, comprendiendo los salarios y alimentación de los tripulantes.

23. En general, los daños causados voluntariamente, en caso de peligro y sufridos como consecuencia inmediata de estos acontecimientos, así como los gastos hechos en semejantes circunstancias, en virtud de acuerdos motivados en beneficio y para salvación común del buque y de la carga.

Art. 700. No se reputan averías comunes, aunque se hayan hecho voluntariamente y en virtud de acuerdos en beneficio del buque, los daños ó los gastos ocasionados por vicios internos del buque, por estar inservible para la navegación, ó por culpa ó negligencia del capitán ó de la tripulación.

Cód. port.—1,816. Son averías gruesas: 1.º, todo lo que se da al enemigo corsario ó pirata por composición, ó á título de rescate del buque y mercaderías, conjunta ó separadamente; 2.º, las cosas arrojadas para la salvación común; 3.º, los cables, velas y otros aparejos, cortados ó partidos por forzar vela para salvación del buque y la carga; 4.º, las anclas, amarras y cualesquiera otras cosas abandonadas para salvamento ó ventaja común; 5.º, los daños causados por la echazón á las mercaderías que queden á bordo; 6.º, los daños hechos deliberadamente al buque para facilitar el desagüe, los daños ocasionados por consecuencia de este á la carga; 7.º, la asistencia, curación, sustento ó indemnización de las gentes de la tripulación, heridas ó mutiladas defendiendo el buque; 8.º, la indemnización ó rescate de las gentes de la tripulación mandadas en el mar ó en tierra para el servicio del buque y de la carga, siendo hechas cautivas; 9.º, los salarios y sustento de las gentes de la tripulación durante arribada forzosa; 10, los derechos de pilotaje y otros de entrada y salida en un puerto por arribada forzosa; 11, los alquileres de los almacenes en que se depositen las mercaderías, que no puedan continuar á bordo, durante la reparación del buque hecha en puerto de arribada forzosa; 12, los gastos de reclamación del buque y mercaderías hechas por el capitán en una sola instancia conjuntamente; 13, el sustento y salarios de los tripulantes durante la reclamación, una vez que el buque y la carga sean restituidos; 14, los gastos de descarga y salarios para aliviar al buque y entrar en una ensenada de puerto, cuando el buque se viere obligado á hacerlo por tempestad ó persecuciones de enemigo, y los daños ocasionados á las mercaderías por la descarga del buque en peligro y recarga en barcas; 15, los daños acaecidos al casco y quilla del buque, que premeditadamente se hace varar para prevenir pérdidas ó presas; 16, los gastos hechos para poner á flote el buque encallado, y toda recompensa por servicios extraordinarios hechos para prevenir la pérdida total ó presa del buque; 17, las pérdidas ó daños sobrevenidos á las mercaderías cargadas, á consecuencia de peligro, en arcas ó lanchas; 18, los salarios y sustento de los tri-

pulantes, si el buque, después de comenzado el viaje, se ve obligado á suspenderle por orden de potencia extranjera ó por sobrevenir una guerra, en tanto que el buque y la carga estuvieren impedidos; 19, el premio del préstamo á riesgo, tomado para hacer frente á los gastos que han de repartirse por avería gruesa; 20, el premio del seguro de los gastos de avería, y las pérdidas sufridas en la venta de parte de la carga en el puerto de arribada forzosa para hacer frente á estos gastos; 21, las costas judiciales para regular las averías y repartir las gruesas; 22, los gastos de cuarentena extraordinaria.

Y en general, los daños causados voluntariamente en caso de peligro ó desastres imprevisos, y sufridos como consecuencia inmediata de estos acontecimientos; y los gastos hechos en iguales circunstancias, en virtud de acuerdos motivados en beneficio y para salvación común del buque y mercaderías, desde su carga y partida, hasta su vuelta y descarga.

1,817. (Igual al art. 700 del "Cód. holand.", adiciado con el párrafo siguiente):

Todos estos se hacen á cargo del capitán ó de la nave.

#### Artículo 887.

A satisfacer el importe de las averías gruesas ó comunes contribuirán todos los interesados en el buque y cargamento existente en él al tiempo de ocurrir la avería.

#### CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1,348. Al importe de las averías gruesas ó comunes contribuyen todos los interesados en la nave y cargamento existente en ella; al tiempo de correrse el riesgo de que proceda la avería.

Cód. esp.—Art. 812. (Igual al artículo que estamos concordando del nuevo Código de Comercio mexicano.)

Cód. franc.—Art. 401. Las averías comunes serán soportadas por las mercancías y por la mitad de la nave y del flete, según su respectivo valor.

Cód. belg.—"Ley de 21 de Agosto de 1879."—Art. 104. Las averías comunes serán soportadas por las mercaderías, por la nave y por el importe líquido del flete, sueldo á libra de su valor.

Cód. alem.—Art. 702. Las averías gruesas se sufren en común por la nave, el flete y el cargamento.

Cód. ital.—Art. 647. Las averías comunes se repartirán proporcionalmente entre la carga y la mitad de la nave del flete.

Los valores de las cosas sacrificadas se comprenderán en la masa que debe contribuir.

Cód. holand.—Art. 698. Las primeras (averías gruesas y comunes), se reparten entre la nave con su flete y el cargamento.

Cód. port.—1,815. (Igual al art. 698 del "Cód. holandés")

#### Artículo 888.

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 pudieren probar que procedió con malicia, impericia ó descuido.

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.

## CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1,349. Para resolver los gastos y daños en la avería gruesa, el capitán tomará el dictamen de sus oficiales, de los cargadores y sobrecargos; y si éstos no se conforman, salvo su derecho en caso de dolo, impericia ó negligencia, el capitán podrá llevar adelante la medida de acuerdo con su segundo, y en su falta con el piloto. Si no fueren consultados los cargadores presentes, no están obligados á contribuir, á no ser que la urgencia no diere tiempo para consultarlos.

Cód. esp.—Art. 813. (Igual al artículo que estamos concordando del nuevo Código de Comercio mexicano.)

Cód. franc.—Art. 410. Si, á causa de tempestad ó de persecución del enemigo, el capitán se cree obligado, para la salvación del buque, á arrojar al mar una parte del cargamento, á cortar los mástiles ó abandonar las anclas, debe tomar el parecer de los interesados en la carga que se encuentren á bordo, y de los principales de la tripulación.

Si hubiere disparidad de pareceres, se seguirá el del capitán y principales de la tripulación.

Cód. ital.—Art. 657. El capitán debe formar acta de toda determinación que se tome, y de las operaciones ejecutadas para la salvación común, en cuanto le sea posible.

## Artículo 889.

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, ratificándola.

## CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1,350. La resolución adoptada para sufragar los daños ó gastos de las averías comunes, se extenderá en el libro de la nave, con expresión de las razones que la motivaron, de los votos que se hubieran dado en contrario, y de los fundamentos que hubieren expuesto los votantes.

Esta acta se firmará por todos los concurrentes que sepan hacerlo, y se extenderá ántes de procederse á la ejecución de lo resuelto, si hubiere tiempo para ello; y

en el caso de no haberlo, en el primer momento en que pueda verificarse.

El capitán entregará copia de la deliberación á la autoridad judicial en negocios de comercio del primer puerto donde arribe, afirmando bajo protesta que los hechos contenidos en ella son ciertos.

Art. 1,352. A continuación del acta que contenga la deliberación de arrojar al mar la parte de cargamento que se haya graduado necesaria, se anotará cuáles han sido los efectos arrojados; y si algunos de los conservados hubieren recibido daño por consecuencia directa de la echazón, se hará también mención de ellos.

Cód. esp.—Art. 814. (Igual al artículo que estamos concordando del nuevo Código de Comercio mexicano.)

Cód. franc.—Art. 412. El capitán está obligado á redactar por escrito el acuerdo, tan pronto como disponga de medios para ello.

El acuerdo debe expresar:

Los motivos que han determinado la echazón, y

Los objetos arrojados ó perjudicados.

Debe contener la suscripción de los que tomaran parte en la deliberación, ó manifestar las causas de su negativa á firmar.

Ha de transcribirse en el registro.

Art. 413. En el primer puerto á que arribe la nave, debiendo el capitán, en las veinticuatro horas siguientes á su llegada, ratificar los hechos contenidos en el acuerdo transcrito en el registro.

Cód. belg.—"Ley de 21 de Agosto de 1879"—Art. 116. El capitán está obligado á redactar por escrito, tan pronto como lo sea posible, el acta de la echazón y de los demás sacrificios que se hayan hecho. En el acta se enunciarán los motivos que los determinaron y los objetos sacrificados, abandonados, arrojados ó que hayan sufrido deterioro. Irá firmada por el capitán y principales individuos de la tripulación, expresándose en otro caso los motivos de no aparecer las firmas. De todas suertes, será inscrita en el registro.

Art. 117. En el primer puerto á que arribe la nave, deberá el capitán ratificar los hechos referidos en el acta dentro de las veinticuatro horas siguientes á su llegada.

Cód. ital.—Art. 657. El acta debe expresar los motivos de la determinación, é indicar sumariamente las cosas sacrificadas ó dañadas; debe estar firmado por los principales de la tripulación, ó indicar los motivos de su negativa é inscribirse en el diario de navegación.

Una copia de esta acta, firmada por el capitán, debe unirse á la relación indicada en el art. 516. (1)

## Artículo 890.

El capitán dirigirá la echazón y mandará arrojar los efectos, por el orden siguiente:

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

II. 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.

## CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1,351. Cuando se haya de arrojar al mar alguna parte del cargamento, se comentará por las cosas más pesadas y de menos valor; y en las de igual clase, serán arrojadas primero las que se hallen en el primer puente, siguiendo el orden que determine el capitán con acuerdo de los oficiales de la nave.

Existiendo alguna parte del cargamento sobre el

(1) Véase en las concordancias del art. 686,

combés de la nave, será ésta la primera que se arroje al mar.

Cód. esp.—Art. 815. (Igual al artículo que estamos concordando del nuevo Código de Comercio mexicano.)

Cód. franc.—Art. 411. Las cosas menos necesarias, las más pesadas y de menos valor, son las primeras que deben arrojarse, y después las mercancías del primer puente á elección del capitán, y según el parecer de los principales de la tripulación.

Cód. ital.—Art. 645. En caso de ser necesaria la echazón, se procurará, en cuanto sea posible, arrojar primero las cosas menos necesarias, las más pesadas y de menos valor, y después las del primer puente, y sucesivamente las demás.

## Artículo 891.

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. 686.

## CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1,358. Para que los efectos del cargamento perdidos ó deteriorados, tengan lugar en el cómputo de la avería común, es circunstancia indispensable que se trasporten con los debidos conocimientos; de lo contrario será su pérdida ó desmejora de cuenta de los interesados, sin que por esta razón dejen de contribuir en el caso de salvarse, como todo lo demás del cargamento.

Cód. esp.—Art. 816. (Igual al artículo que estamos concordando del nuevo Código de Comercio mexicano.)

Cód. alem.—Art. 710. En los casos de avería no figuran en la cuenta de daños y pérdidas los que recaen sobre los objetos siguientes:

1. Las mercancías cargadas sobre cubierta. Esta disposición no se aplica, sin embargo, al pequeño cabotaje, en los casos en que las leyes particulares de los diversos Estados autoricen las cargas sobre el puente.

2. Las mercancías que no tienen conocimiento y que no constan en el manifiesto de abordo ni en el registro de carga.

3. Los objetos preciosos, especies y valores que no se han declarado regularmente al capitán.

## Artículo 892.

Si aligerando el buque por causa de tempestad, para facilitar su entrada en el puerto ó rada, se trasbordase á lanchas ó barcas alguna parte del cargamento y se perdiera, 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 trasbordadas se salvaren y el buque pereciere, ninguna responsabilidad podrá exigirse al salvamento.

## CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1,360. En caso de perderse los efectos del cargamento, que para aligerar el buque por causa de la tempestad ó para facilitar su entrada en un puerto ó rada se trasbordasen á lanchas ó barcas, se comprenderá su valor en la masa que ha de contribuir á la avería común.

Cód. esp.—Art. 817. (Igual al artículo que estamos concordando del nuevo Código de Comercio mexicano.)

Cód. franc.—Art. 427. En caso de pérdida de las

mercancías trasbordadas á barcas para aligerar la nave á la entrada de un puerto ó rada, se hará el reparto de su valor sobre el buque y su carga completa.

Si la nave pereciere con el resto del cargamento, no se hará ningún reparto sobre las mercancías trasbordadas á las gabarras, aunque lleguen á buen puerto.

## Artículo 893.

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

## CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1,375. Si para cortar un incendio en algún puerto ó rada, se mandase echar á pique algún buque como medida necesaria para salvar los demás, se considerará esta pérdida como avería común á que contribuirán los demás buques salvados.

Cód. esp.—Art. 818. (Igual al artículo que estamos concordando del nuevo Código de Comercio mexicano.)

## CAPITULO 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 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.

## CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1,376. Puede verificarse una arribada por falta de víveres, por temor fundado de enemigos, corsarios ó piratas, ó por algún accidente en el buque que lo inhabilite para navegar.

Art. 1,377. Ocurriendo cualquiera de estos motivos que obligue á la arribada, se examinará y calificará en junta de los oficiales de la nave, ejecutándose lo que se resuelva por la pluralidad de votos; de lo cual se hará expresa ó 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 solo para instruirse de la discusión y hacer las reclamaciones y protestas convenientes á sus intereses, las que se insertarán literalmente en la misma acta.

Cód. esp.—Art. 819. (Igual al artículo que estamos concordando del nuevo Código de Comercio mexicano.)

Cód. port.—1,610. Se llama arribada forzosa, la entrada necesaria en puerto ó lugar distinto á los determinados en el viaje del buque. Son justa causa de arribada forzosa: 1.º, la falta de víveres ó de agua;

2.º, el temor fundado de enemigos ó piratas; 3.º, cualquier accidente sobrevenido al buque, que le inhabilite para continuar la navegación.

1.611. En cualquiera de los casos previstos en el artículo precedente, oídos los principales de la tripulación, é inserta y firmada la resolución en el diario de á bordo, el capitán podrá proceder á la arribada. En esta deliberación tendrá voto de calidad el capitán.

Dentro de las veinticuatro horas siguientes á la entrada en el primer puerto de arribada, el capitán está obligado á cumplir con las prescripciones ordenadas en los artículos XLV y siguientes del título IV de este libro (1).

Los interesados en la carga, que se hallaren á bordo en el acto de la deliberación, no podrán votar en ella; pero podrán protestar, y su protesta será tomada y firmada en el mismo libro, á continuación del acta.

1.614. Considérase legítima la arribada forzosa que no procediere de dolo, negligencia ó culpa del propietario capitán del buque ó tripulantes.

#### 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 hubiere sido legítima.

#### CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1.378. Los gastos de arribada forzosa serán siempre de cuenta del naviero ó fletante.

Art. 1.379. No tendrán el naviero ni el capitán responsabilidad alguna de los perjuicios que puedan seguirse á los cargadores de resultados de la arribada, como ésta sea legítima; pero sí la tendrán mancomunadamente siempre que no lo sea.

Cód. esp.—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.

Cód. port.—1.612. Son de cuenta del armador ó fletador los gastos ocasionados por arribada forzosa.

1.613. Siendo legítima la arribada, ni el dueño ni el capitán estarán obligados mancomunadamente por el valor del buque y los fletes.

#### 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 proviniera de no haberlo reparado, portrechado, equipado y dispuesto convenientemente para el

(1) Se refiere al 1.405 y siguientes, que pueden verse en las concordancias del art. 686.

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.

#### CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1.380. Tendráse por legítima toda arribada forzosa que no proceda de dolo, negligencia ó imprevisión culpable del naviero ó del capitán.

Art. 1.381. No se considerará legítima la arribada en los casos siguientes:

Procediendo la falta de víveres de no haberse hecho el avituallamiento 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.

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

Cuando el descalabro que la nave hubiese padecido, tenga origen de no haberla reparado, portrechado, equipado y dispuesto competentemente para el viaje que iba á emprender.

Siempre que el descalabro provenga de alguna disposición desacertada del capitán, ó de no haber tomado las que convenían para evitarlo.

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

1.º 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.

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

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

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

Cód. port.—1.615. Se reputa ilegítima la arribada:

1.º, si la falta de víveres y agua procediere de no haberse hecho el avituallamiento necesario según costumbre y uso de la navegación, ó haberse perdido ó inutilizado por mala colocación ó descuido, á juicio de peritos; 2.º, si el temor de enemigos ó piratas no fuere manifiesto y fundado en hechos positivos y justificables; 3.º, si el desperfecto del buque proviniera de falta de reparación, de portrechos, equipo y mala disposición; 4.º, siempre que resultare de disposición desacertada del capitán, ó de falta de precaución, á juicio de peritos.

#### Artículo 897.

Si para hacer reparaciones en el buque ó porque hubiere peligro de que la carga sufra 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, corre-

rán 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.

#### CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1.382. Sólo se procederá á la descarga en el puerto de arribada, cuando sea 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 juez ó autoridad que conozca de los asuntos mercantiles.

En puerto extranjero donde haya cónsul mexicano, será de su cargo dar esta autorización, entendiéndose en caso necesario con las autoridades locales.

Cód. esp.—Art. 822. (Igual al artículo que estamos concordando del nuevo Código de Comercio mexicano.)

Cód. port.—1.616. Sólo podrá autorizarse la descarga en el puerto de arribada, si fuere indispensable para reparar el buque ó la avería en la carga. En estos casos debe preceder, en el reino y sus dominios, autorización del juez competente; en el extranjero, autorización del cónsul portugués, si le hubiere, y en su defecto de la autoridad local.

#### Artículo 898.

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

#### CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1.383. El capitán tiene á su cargo la custodia del cargamento que desembarque, y responde de su conservación, fuera de los accidentes de fuerza insuperable.

Cód. esp.—Art. 823. (Igual al artículo que estamos concordando del nuevo Código de Comercio mexicano.)

Cód. port.—1.617.—El capitán será responsable por la guarda y conservación del cargamento desembarcado, excepto por accidentes de fuerza mayor.

#### 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.

#### CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1.385. No hallándose en el puerto el cargador ni persona que lo represente, se reconocerán los géneros por peritos nombrados por los jueces competentes 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 propaga-

ción, 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 juez 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.

Art. 1.386. Se podrá vender, con intervención judicial y en pública subasta, la parte de los efectos averiados que sea necesario para cubrir los gastos que exija la conservación de los restantes, en caso de que el capitán no pudiere suplirlos de la caja del buque, ni hallare quien los prestase á la gruesa.

Tanto el capitán, como cualquiera otro que haga la anticipación, tendrá derecho al rédito mercantil de la cantidad que anticipe, y á su reintegro sobre el producto de los mismos géneros, con preferencia á los demás acreedores, de cualquiera clase que sean sus créditos.

Art. 1.387. No pudiéndose conservar los géneros averiados sin riesgo de perderse, ni permitiendo su estado que se dé lugar á que el cargador ó consignatario den por sí las disposiciones que más les conviniere, 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.

Cód. esp.—Art. 824. (Igual al artículo que estamos concordando del nuevo Código de Comercio mexicano.)

Cód. port.—1.618. La carga averiada será reparada ó vendida, según las circunstancias, con la autorización prescrita en el artículo penúltimo (1). El capitán está obligado á justificar al cargador ó consignatario la legitimidad de su procedimiento, so pena de responder del precio de la carga averiada ó vendida, por el valor que tendrán como buena en el lugar de destino, regulado por peritos.

#### 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 hallaren presentes, en conformidad con lo dispuesto en el art. 894.

#### CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1.388. 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.

Art. 1.389. 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 artículo 1.377.

Cód. esp.—Art. 825. (Igual al artículo que estamos concordando del nuevo Código de Comercio mexicano.)

Cód. port.—1.619. El capitán no puede diferir por motivo alguno la salida del puerto de arribada, cesando el motivo de ella; so pena de responder por todos los perjuicios que resultaren de dilación voluntaria.

1.620. Si la arribada procediere del temor de enemigos ó piratas, la salida no se efectuará, sin deliberación en consejo de los principales del equipaje (é interesados en la carga que estuvieren á bordo), en los términos legislados para determinar la arribada, art. II de este título (2).

(1) Se refiere al núm. 1.616, que puede verse en las concordancias del art. 897.

(2) Se refiere al núm. 1.611 que puede verse en las concordancias del art. 894.