

dor, en proporción del interés legítimo de cada uno, tomando en cuenta, para esto únicamente, el capital, por lo tocante al préstamo, y sin perjuicio del derecho preferente de otros acreedores con arreglo al art. 580 (1).

Si en el reintegro del préstamo hubiere demora por el capital y sus premios, sólo el primero devengará rédito legal (2).

(1) Art. 735 del vigente Código de Comercio.

(2) Art. 738 de id.

## CAPÍTULO XI

De los seguros marítimos, según el antiguo Código de Comercio.—Forma de este contrato.—Cosas que pueden ser aseguradas y evaluación de ellas.—Obligaciones entre el asegurador y el asegurado.—De los casos en que se anula, rescinde ó modifica el contrato de seguro.—Abandono de las cosas aseguradas.

139.—Se ha definido el contrato de seguros marítimos una convención por la que uno, mediante cierta cantidad que se llama prima, sale garante á otro de la pérdida ó averías que puede experimentar á consecuencia de accidentes marítimos, respecto de cosas expuestas á los riesgos de la navegación, de cuya definición se infiere (1) que, aparte de los requisitos esenciales á todo contrato, es menester para el de que se trata una cosa ó cosas expuestas á los accidentes marítimos, y además que se estipule cierta cantidad ó prima, que sea el aprecio de los riesgos que toma sobre sí el asegurador.

También se ha definido un contrato consensual, bilateral, aleatorio, en cuya virtud uno, mediante cierta recompensa convenida, se obliga á correr con el riesgo que por casos fortuitos, consecuencia de los accidentes de mar, se originen á cosas expuestas á los peligros de la navegación (2).

140.—El contrato de seguro ha de constar en escritura pública ó privada para que sea eficaz en juicio. Las formas diferentes de su celebración y los efectos respectivos de cada una,

(1) Martí de Eixalá y Durán y Bas, ob. cit., pág. 410.

(2) La Serna y Reus, *Comentarios al antiguo Código de Comercio*, edic. de 1878, pág. 345.



son las mismas que, con respecto al contrato á la gruesa, se prescriben en el art. 812 del antiguo Código (1). De cualquier manera que se extendiese el contrato de seguro, debía contener todas las circunstancias siguientes: 1.<sup>a</sup> La fecha, con expresión de la hora en que se firma (2). 2.<sup>a</sup> Los nombres, apellidos y domicilios del asegurador y el asegurado (3). 3.<sup>a</sup> Si el asegurado hace asegurar efectos propios ó si obra en comisión por cuenta de otro (4). 4.<sup>a</sup> El nombre y domicilio del propietario de las cosas que se aseguran, en el caso de hacerse el seguro por comisión (5). 5.<sup>a</sup> El nombre, porte, pabellón, matrícula, armamento y tripulación de la nave en que se hace el transporte de las cosas aseguradas (6). 6.<sup>a</sup> El nombre, apellido y domicilio del Capitán. 7.<sup>a</sup> El puerto ó rada en que las mercaderías han sido ó deben ser cargadas. 8.<sup>a</sup> El puerto de donde el navío ha debido ó debe partir. 9.<sup>a</sup> Los puertos ó radas en que debe cargar ó descargar ó por cualquiera otro motivo hacer escalas (7). 10. La naturaleza, calidad y valor de los objetos asegurados (8). 11. Las marcas y números de los fardos, si los tuviesen (9). 12. Los tiempos en que deben empezar y concluir los riesgos (10). 13. La cantidad asegurada (11). 14. El premio convenido por el seguro y el lugar, tiempo y modo de su pago (12). 15. La cantidad del premio que corresponde al viaje de ida y al de vuelta, si el seguro se hubiere hecho por viaje redondo (13). 16. La obligación del asegurador á pagar el daño que sobrevenga en los efectos asegurados (14). 17. El plazo, lugar y forma en que haya de hacerse el pago (15). 18. La sumisión de los contratantes al juicio de árbi-

(1) Arts. 840, 813, 418, 419 y 997 del antiguo Código de Comercio.

(2) Véase arts. 841 y 420 de id.

(3) Arts. 841, 843 y 891 de id.

(4) Arts. 841 y 421 de id.

(5) Arts. 841 y 118 de id.

(6) Arts. 841 y 846 de id.

(7) Art. 420 y 841 de id.

(8) Arts. 841, 859 y 860 de id.

(9) Arts. 841, núm. 11 de id.

(10) Arts. 841, 420 y 871 de id.

(11) Arts. 841, 853, 854, 855 y 420 de id.

(12) Arts. 420 y 841-14 de id.

(13) Art. 841-15 de id.

(14) Art. 420, 4.<sup>a</sup> y 10.<sup>a</sup> y 841-16 de id.

(15) Art. 841-17 de id.

tros, en caso de contestación, si hubieren convenido en ella y cualquiera otra condición lícita que hubieren pactado en el contrato (1). Los agentes consulares españoles podían autorizar los contratos de seguros que se celebraren en las plazas de comercio de su respectiva residencia, siempre que alguno de los contratantes fuere español y las pólizas que autorizaren tenían igual fuerza que si se hubieren hecho con intervención de Corredor en España (2). Cuando eran muchos los aseguradores, y no suscribían todos la póliza en acto continuo, debía expresar cada uno antes de su firma la fecha en que la puso (3). Una misma póliza podía comprender diferentes seguros y premios (4). Podían asegurarse en una misma póliza la nave y el cargamento, pero debían distinguirse las cantidades aseguradas sobre cada uno de ambos objetos, sin lo cual era ineficaz el seguro (5). En los seguros de las mercancías podía omitirse la designación específica de ellas y del buque donde se hubiesen de transportar, cuando no constaren estas circunstancias, pero en caso de desgracia se había de probar por el asegurado, además de la pérdida del buque y su salida del puerto de la carga, el embarque por cuenta del mismo asegurado de los efectos perdidos y su verdadero valor (6). Extendiéndose la obligación del asegurador, no sólo en favor de la persona á cuyo nombre se hace el seguro, sino también á su orden, era endosable la póliza (7).

141.—Con arreglo al antiguo Código de Comercio, podían ser objeto del seguro marítimo: El casco y quilla de la nave, las velas y aparejos, el armamento, las vituallas ó víveres, las cantidades dadas á la gruesa, la libertad de los navegantes ó pasajeros y todos los efectos comerciales sujetos al riesgo de la navegación, cuyo valor pueda reducirse á una cantidad determinada (8). El seguro puede hacerse sobre el todo ó parte de los expresados objetos, junta ó separadamente, en tiempo de paz

(1) Art. 841 del antiguo Código de Comercio.

(2) Art. 842 de id.

(3) Art. 843 de id.

(4) Art. 844 de id.

(5) Arts. 845 y 850 de id.

(6) Arts. 822 y 846 de id.

(7) Arts. 802, 815 y 847 de id.

(8) Art. 843 de id.



ó de guerra; antes de empezar el viaje ó pendiente éste, por el viaje de ida y vuelta, ó bien por uno de ambos, y por todo el tiempo del viaje, ó por un plazo limitado (1). Expresándose genéricamente que se asegura la nave, se entienden comprendidas en el seguro todas las pertenencias anejas á ella, pero no el cargamento, aun cuando pertenezca al mismo naviero, como no se haga expresa mención de la carga en el contrato (2). En los seguros de la libertad de los navegantes, se expresará: 1.º El nombre, naturaleza, domicilio, edad y señas de la persona asegurada. 2.º El nombre y matrícula del navío en que se embarca. 3.º El nombre de su Capitán. 4.º El puerto de su salida. 5.º El de su destino. 6.º La cantidad convenida para el rescate, y los gastos del regreso á España. 7.º El nombre y domicilio de la persona que se ha de encargar de negociar el rescate. 8.º El término en que éste ha de hacerse y la indemnización que deba retribuirse en caso de no verificarse (3). El asegurador puede hacer reasegurar por otros los efectos que él hubiere asegurado por más ó menos premio que el que hubiere pactado, y el asegurado puede también hacer asegurar el costo del seguro y el riesgo que pueda haber en la cobranza de los primeros aseguradores (4). En las cosas que hagan asegurar el Capitán ó el cargador que se embarque con sus propios efectos, se habrá de dejar siempre un 10 por 100 á su riesgo, y sólo podrá tener lugar el seguro por los nueve decimos de su justo valor (5).

No podrán asegurarse sobre las naves más de las cuatro quintas partes de su valor, descontados los préstamos tomados á la gruesa sobre ellas (6). El valor de las mercaderías aseguradas debe fijarse según el que tengan en la plaza donde se cargan (7). La suscripción de la póliza induce presunción legal de que los aseguradores reconocieron la justa evaluación hecha en ella; pero si hubiere habido fraude por parte del asegurado en la eva-

- (1) Arts. 827, 845 y 849 del antiguo Código de Comercio.  
 (2) Arts. 818, 845 y 850 de id.  
 (3) Art. 851 de id.  
 (4) Arts. 852 y 899 de id.  
 (5) Art. 853 y 878 de id.  
 (6) Arts. 822, 837, 854 y 857 de id.  
 (7) Arts. 422, 822 y 855 de id.

luación de los efectos del seguro, serán admitidos los aseguradores á probarlo por el reconocimiento y justiprecio de ellos, ó por las facturas ú otros medios legales de prueba; y resultando acreditado el fraude, se reducirá la responsabilidad de legítimo valor que tengan los efectos (1); cuando por error y no por dolo del asegurado, se hubiere dado una estimación exagerada á los efectos del seguro, se reducirá éste á la cantidad de su legítimo valor por convenio de las partes ó juicio arbitral en su defecto, y con arreglo á la que resulte, se fijarán las prestaciones del asegurado y de los aseguradores, abonándose, además á éstos  $\frac{1}{2}$  por 100 sobre la cantidad que resultare de exceso. Esta reclamación no podrá tener lugar, ni por parte de los aseguradores, ni por la de los asegurados, después que se hubiere tenido noticia del paradero y suerte de la nave (2). Las evaluaciones hechas en moneda extranjera, se convertirán en el equivalente de moneda del Reino, conforme el curso que tuviere en el día en que se firmó la póliza (3). Este curso debía justificarse por el registro que debían llevar el Síndico y adjuntos del Colegio de Corredores de las notas de precios en los cambios y mercaderías (4). No fijándose el valor de las cosas aseguradas al tiempo de celebrarse el contrato, debía arreglarse por las facturas de consignación, ó en su defecto, por el juicio de los Corredores, quienes debían tomar por base para esta regulación el precio que valiesen en el puerto donde fueron cargadas, agregando los derechos y gastos causados hasta ponerlas á bordo (5). Recayendo el seguro sobre los retornos de un país donde no se haga el comercio sino por permutas, y no habiéndose fijado en la póliza el valor de las cosas aseguradas, se arreglará por el que tenían los efectos permutados en el puerto de su expedición, añadiendo todos los gastos posteriores (6).

(1) Arts. 823, 856, 887 y sigs. del antiguo Código de Comercio.

(2) Art. 857 de id.

(3) Arts. 253 y 858 del antiguo Código de Comercio. Para todas las cuestiones relativas á los cambios, véase, entre otras, la obra de D. Antonio Guillén y Suárez, *El verdadero cambista teórico y práctico compilado y metodizado*. Barcelona, 1846; 155 páginas, y Apéndice, 1847, 15 páginas.

(4) Art. 115 del antiguo Código de Comercio, punto 3.º, y Reales decretos de 18 de Febrero y 10 de Junio de 1847.

(5) Art. 859 del antiguo Código de Comercio.

(6) Art. 860 de id.



142.—Vamos á estudiar con separación las cuestiones relativas á las obligaciones que contrae el asegurador y el asegurado (1). Con respecto á las primeras, en general, la obligación que contrae el asegurador se reduce á indemnizar al asegurado de las averías y pérdidas que por accidente marítimo sufrieren las cosas que han sido objeto del seguro, importando examinar: 1.º Cuáles son los riesgos que corre el asegurador y durante qué tiempo. 2.º Cuándo empieza á ser efectiva la obligación de indemnizar. 3.º Cómo se efectúa la indemnización. 4.º Consecuencias de la misma.

Veamos cuales son los riesgos que corre el asegurador y su duración. En general, son de cuenta del asegurador todos los daños y pérdidas que provengan de accidentes marítimos, tales como tempestad, varamiento, naufragio, abordaje casual, cambio forzado de ruta, de viaje ó de buque, echazón, fuego, apresamiento, saqueo, declaración de guerra, embargo por orden del Gobierno, retención por orden de potencia extranjera, re-

(1) Para todas estas cuestiones puede consultarse entre los autores españoles á Marti de Eixalá y Durán y Bas, *Instituciones de Derecho Mercantil*, edición de 1879. *Del contrato de seguros marítimos*, págs. 410 á 442. González Huebra, *Instituciones de Derecho Mercantil*, tomo II, págs. 181 y sigs.; y entre los extranjeros, además de las conocidas obras de Pardessus, Rogron y Loaré, merecen estudiarse muy particularmente las siguientes: Alauzet, *Traité general des assurances*, 1844, 2 vol.—Boulay Paty, *Traité des assurances et contrats á la grosse*, 1827, 2 vol., y *Cours de Droit commercial maritime*, 1834, 4 tomos; tomo III págs. 233 y sigs. y tomo IV hasta la pág. 184.—V. Labraque Bordenave, *Traité des assurances maritimes en France et á l'étranger*, Paris, 1876.—Canvet, *Traité sur les assurances maritimes comprennent la matiere des assurances, du contrat á la grosse et des avaries*, 1862, 2 vol.—Véase también Eloy y Guerrand, *Des capitaines matres et patrons, ou traité de leurs droits dans leurs rapports avec les armateurs, chargeurs et assureurs*, 1860, 3 vol.—Fresquet, *Du navire, des assurances, s'isque du Droit commercial maritime*, 1871 y artículo *Assurance maritime*, pág. 451 del tomo I del *Dictionnaire de Droit commercial industriel et maritime*, por Goujet y Merger, Paris, 1877.—A. Jones, *Etude sur les assurances maritimes en Angleterre*, 1879.—Lafond, *Guide de l'assureur et del assuré en matiere d'assurances maritimes*, 1837, y *Guide general des assurances maritimes*, 1855.—Véase también Laget de Podio, *Traité et questions sur les assurances maritimes*, 1847, 2 vol.—Lemonnier, *Commentaire sur les principales polices d'assurances maritimes usitées en France*, 1843, 2 vol.—A. Morel, *Manuel de l'assuré ou Vade mecum du commerce maritime*, 1848.—Negrin, *De l'escroquerie en matiere d'assurances maritimes*, 1857, y Negrin, *Du Droit d'appel, en matiere d'assurances maritimes*, 1860; también debe ser consultado Sanfourche Laporte, *Le Nouveau Valin, ou Droit commercial maritime, revu par Boucher*, Paris, 1809, y la obra de Weil, *Des assurances maritimes et des avaries*, 1879, y la de Pothier, *Traité des assurances*.

presalias y cualesquiera otros de la misma naturaleza, salvo aquéllos que se hubieren exceptuado en la póliza, y siempre en los términos expresados en la misma (1). Hacen observar los tratadistas que generalmente se estipula en las pólizas que sólo se responde del riesgo de guerra mediante aumento de prima, y se fija un término para que el asegurado se presente á ajustar dicho aumento; si no lo hace, corre á cargo suyo dicho riesgo. Por lo dicho ya se concibe que no pesarán sobre el asegurador los daños á que haya dado lugar algún acto del asegurado; pues que en rigor no puede llamarse accidente ó caso fortuito aquéllo de que directa ó indirectamente es causa una de las partes contratantes. Se concibe también que, á no mediar pacto en contrario, tampoco serán de cuenta de los aseguradores los daños que provengan mediata ó inmediatamente de dolo ó culpa del Capitán (baratería de patrón ó de los del equipaje); inmediatamente, si por impericia, descuido ó dolo de alguna de dichas personas varó ó naufragó la nave ó no se impidió el abordaje: mediatamente, si, por ejemplo, el Capitán cambió de buque ó de ruta, ó de otra suerte obró separándose de lo prevenido en la póliza sin mediar fuerza insuperable. En efecto; en cualquiera de estos casos, lo mismo que en el anterior, tenemos un hecho imputable que da lugar al daño; hecho que proviene de personas cuyos actos más bien deben pesar sobre el asegurado que sobre los aseguradores (2). Es evidente que el asegurador tampoco responderá de los daños que sobrevengan después de haberse prolongado el viaje más allá del punto designado en el contrato (3). Quedarán también exentos de responsabilidad los aseguradores respecto de los gastos de pilotaje y remolque, y de los derechos que se impongan á la nave y á su cargamento, porque tales gastos y derechos no pueden bajo ningún aspecto ser calificados de accidentes marítimos (4). Sin embargo, si con motivo del temporal ó de otra causa análoga la nave se viere en la precisión de

(1) Artículos 861, 870 y 875 del antiguo Código de Comercio, y Recurso de casación de 20 de Febrero de 1877.

(2) Arts. 862 y 864 de id.

(3) Art. 862 de id.

(4) Art. 865 de id.



hacer arribada, estos gastos vendrán como accesorios del viaje marítimo, y por consiguiente, serán de cuenta de los aseguradores y dejan entonces de ser ordinarios (1). Por igual razón, tampoco serán responsables los aseguradores de las disminuciones ó pérdidas que tuvieren por causa el vicio propio de las cosas aseguradas, esto es, los riesgos que corren atendida su naturaleza é independientemente del transporte marítimo (2), salvo si mediare pacto en contrario (3). Los riesgos que corren las cosas aseguradas son de cuenta del asegurador en los términos indicados por todo el tiempo marcado en la escritura, advirtiéndose que este tiempo se entenderá prorrogado, caso que por un accidente la nave demore su salida del puerto de su expedición (4). Si el tiempo se ha fijado en número determinado de días ó meses, una vez finido, es claro que terminará la responsabilidad de los aseguradores, por más que las cosas sigan expuestas á los riesgos marítimos (5). Cuando en la escritura del contrato no se haya determinado este punto, los riesgos comenzarán, respecto del buque y sus accesorios, desde el momento en que se hizo á la vela hasta que anclare y quedare fondeado en el puerto de su destino; y en cuanto á las mercaderías, desde que se carguen en la playa del puerto (6) donde se hace la expedición, hasta que sean descargadas en el de su consignación (7). Los tratadistas plantean la cuestión en el caso de que el seguro se hubiere contratado para viaje redondo. El asegurador, ¿será responsable de todos los riesgos que corra el buque hasta que vuelva al puerto de su salida?

(1) Martí de Eixalá y Durán y Bas, *Instituciones de Derecho mercantil*, y Pardessus, *Cours de Droit commercial*, tomo III, núm. 773.

(2) Ordenanzas de Bilbao, cap. 22, núm. 18, Pardessus, *Cours de Droit commercial*, tomo III, núm. 773.

(3) Art. 862 del antiguo Código de Comercio. Martí de Eixalá y Durán y Bas, ob. cit., pág. 424.

(4) Art. 873 del antiguo Código de Comercio.

(5) Art. 872 de id.

(6) Según Martí de Eixalá y Durán y Bas, *Instituciones de Derecho mercantil*, pág. 424. Con esto quiere significarse que empiezan á correr riesgo los aseguradores, aun antes de hallarse los efectos asegurados en el buque con que debe hacerse el transporte; quiere indicarse que basta se hayan cargado en gabarras ó lanchas para trasladarlos al mismo.

(7) Art. 871 del antiguo Código de Comercio.

Como la ley exige que se marque la cantidad del premio que corresponde al viaje de ida y al de vuelta, parece que ella quiere en semejante caso un doble contrato, en ninguno de los cuales entra el tiempo que la nave está detenida en el puerto de su consignación; sin embargo, creen los aludidos tratadistas que también este tiempo entrará en el seguro, atendido que es más que probable que la división del premio se prescribe con el único objeto de dar más adelante una solución fácil al caso en que, habiéndose asegurado el cargamento para viaje redondo, no se cargara á la vuelta (1).

143.—Vamos á tratar del momento en que viene á ser efectiva la obligación de indemnizar. Esta obligación condicional en su principio viene á purificarse desde el momento que los objetos asegurados han perecido por alguna de las causas indicadas, ó bien han sufrido daño que se equipare á la pérdida total; pero la indemnización no es exigible hasta pasados diez días desde que se hizo la reclamación en los términos de la ley, en el supuesto de que en la póliza no se hubiese pactado otra cosa (2). Lo mismo puede decirse en el caso de simple avería, excepto que entonces deberá diferirse la reclamación hasta que el viaje concluya, ó de otra suerte terminen los riesgos. La reclamación debe hacerse por el asegurado, acompañando los documentos que justifiquen: el viaje de la nave; el embarque de los efectos asegurados, caso que éstos y no aquélla hubiesen sido objeto del seguro; el mismo contrato de seguro, y por último, la pérdida ó averías que han sufrido dichos efectos, ó la nave en su caso. Además, cuando el asegurado navegare con los efectos, ora sea el Capitán, ora otra persona, y ya sean de su cuenta, ya los haya cargado en comisión, es preciso que justifique también la compra de los mismos efectos por medio de las facturas, y que haga la prueba del embarque por certificación del Consul

(1) Art. 841, núm. 15. Martí de Eixalá y Durán y Bas, *Instituciones de Derecho mercantil*, pág. 425, nota (a), y para estas y otras cuestiones análogas, véanse además de las obras citadas que tratan de los Seguros marítimos, *Esprit du Code de Commerce*, por M. Le Baron Locré. Paris, 1829, tomo II, páginas 284 á 513.

(2) Art. 881 del antiguo Código de Comercio.



español ó de la Autoridad civil donde no le hubiere, y además, por medio de los documentos de expedición y habilitación de la respectiva Aduana (1). El asegurador tiene la facultad de contradecir los hechos, y se le permite prueba en contrario; pero si la póliza es ejecutiva y el asegurado presta fianzas suficientes para responder de la restitución de lo percibido, fianzas que son distintas de las que se exigen para el cumplimiento de la sentencia de remate, puede ser obligado á efectuar el pago de la cantidad asegurada sin demora (2). En varios casos sería imposible probar la pérdida de un buque; de ahí que es indispensable atribuir el valor de esta prueba á la presunción que resulta de cierto tiempo transcurrido sin haberse recibido ninguna noticia, tanto si el seguro se ha contratado para un viaje entero, como si fuese para tiempo determinado. Este tiempo es un año en los viajes ordinarios, y dos en los largos, á contar en uno y otro caso desde el día en que se tuvo la última noticia de la nave. La presunción es de las que se llaman *juris*, pues que admite prueba en contrario de parte de los aseguradores (3). Se reputan viajes largos, para la aplicación del art. 908 del antiguo Código de Comercio, todos los que no sean para cualquiera de los puertos de Europa; para los de Asia y Africa en el Mediterráneo, ó para los de América, situados más allá de los Ríos de la Plata y San Lorenzo y las islas intermedias entre las costas de España y los países marcados en esta designación (4).

144.—Trataremos ahora del modo cómo se efectúa la in-

(1) Arts. 846, 878, 882 y 883 del antiguo Código de Comercio.

(2) Art. 883 de id., y Recurso de injusticia notoria de 14 de Septiembre de 1865. La fianza que prescribe el art. 883 del Código de Comercio para el contrato de los seguros marítimos, no se refiere á las establecidas en los artículos 348 y 363 de la ley de Enjuiciamiento mercantil para el cumplimiento de la sentencia de remate en los juicios ejecutivos y procedimiento de apremio; y si bien dicho art. 883 establece un procedimiento de apremio para obligar á los aseguradores al pago de las cantidades aseguradas, si la póliza del seguro es ejecutiva, también concede á los mismos aseguradores la facultad de contradecir los hechos y suministrar pruebas, imponiendo además á los asegurados la obligación de prestar garantía suficiente para responder, en su caso, de la cantidad que perciben.

(3) Arts. 908 y 910 de id.

(4) Art. 905 de id.

demnización. Indican los tratadistas, con mucha oportunidad, que debe distinguirse en este punto entre el simple perjuicio ó avería de una parte y lo que puede llamarse *accidente mayor*, que son conocidos en el comercio con los nombres de *siniestro menor* el primero y *siniestro mayor* el segundo. Son accidentes mayores, respecto del buque, el naufragio, la rotura ó varamiento (1), que le imposibilite para navegar, en términos que no quepa rehabilitarle para el viaje (2). Por lo que mira al cargamento, su pérdida total, la deterioración que disminuya su valor, á lo menos en las tres cuartas partes, y la inhabilitación de la nave cuando no se encuentra otra para llevar el mismo cargamento al puerto de su destino, á cuyo efecto practicarán los interesados, y en su ausencia el Capitán, todas las diligencias posibles. No todos los autores están acordes acerca de la distinción indicada. Según algunos tratadistas, los que se llaman accidentes ó siniestros mayores son aplicables lo mismo á la nave que al cargamento, con la sola diferencia de que en algún caso, como en el de la inhabilitación de la nave, se exige, respecto al cargamento, otra circunstancia de la de no haberse encontrado otra nave para transportar á su

(1) Según los Sres. Martí de Eixalá y Durán y Bas, cuando el buque ha chocado contra un escollo ó encallado en un bajo, y se inutiliza en el choque ó encallamiento, de suerte que es imposible repararle y ponerlo á flote, con sidérasele como naufragado, y á esto se le llama rotura ó varamiento. Véase además el artículo *Naufragio* del *Diccionario del Derecho marítimo de España*, de Bacardi.

(2) El art. 924 del antiguo Código de Comercio, dice: «para un viaje, esto es, para el viaje sobre que recaiga el seguro, no para otro distinto». Según Durán y Bas, la inhabilitación para navegar consiste en la imposibilidad de poner una nave, á pesar de las reparaciones que en ella se hagan, en estado de continuar su viaje sin grave peligro para las personas y las cosas. Considérasele también inhabilitado, siempre que las reparaciones necesarias para ponerla en estado de navegar sean de tanto coste como la construcción de un buque nuevo. De igual suerte se considera inhabilitada una nave, cuando en el punto en que se encuentra no hay operarios ni materiales para reponerla, ó cuando el Capitán no ha encontrado fondos por ninguno de los medios que establece el art. 644 del antiguo Código de Comercio. Esta es la doctrina común de los autores; pero el Tribunal Supremo de Justicia, en sentencia de 29 de Junio de 1870, ha declarado que la última no es causa de abandono, por cuanto la inhabilitación absoluta se refiere á la que proviene precisamente de la gravedad del daño. (Martí de Eixalá y Durán y Bas, nota de la pág. 427, *Instituciones de Derecho mercantil*.)