

del arribo ó pérdida. La introducción y uso universal de la telegrafía eléctrica, ha destruido completamente la base de que había partido la ley (1). En tal caso tendremos la nulidad del contrato, pero sin ulteriores consecuencias, porque si bien la sola posibilidad de que se tuviera conocimiento de lo que las partes debían ignorar, atendida la naturaleza del contrato, es razón bastante para negarle toda fuerza legal, la presunción que resulta de la posibilidad no es suficiente en el derecho para argüir la mala fe (2). Además, esta causa de nulidad á diferenciado de las que preceden, puede renunciarse; lo que se efectúa expresando que se contrae el seguro sobre *buenas ó malas noticias* (3). 6.^a Cuando el asegurado cometiere fraude en cualquiera de las cláusulas del contrato, concibiéndolas en oposición con el conocimiento, pues que todas las cláusulas ó indicaciones de aquél que tienen relación con el último, interesan para calcular la naturaleza y extensión de los riesgos. En este caso, el asegurador percibirá el $\frac{1}{2}$ por 100 de la cantidad asegurada (4). 7.^a Si el asegurado pertenece á nación enemiga y no se

(1) Véase además de las obras citadas sobre seguros marítimos: Cauvet, *Traité sur les assurances maritimes comprenant la matiere des assurances, du contrat á la grosse et des avaries*, 1862, 2 vol.—Sacerdoti, *Il contratto d'assicurazione*, 1874-1878.—Clauzonne, *Etude sur les assurances maritimes*, 1875.—Arthur Desjardins, *Traité de Droit commercial maritime*.—Höchster y Sacré, *Manuel de Droit commercial maritime français et étranger*, 1875, 2 vol. Acerca de la influencia de la telegrafía eléctrica en las relaciones del Derecho, véase F. Serafini, *Le telegraphe dans ses relations avec la jurisprudence civile et commerciale, traduit et annoté*, por Lavialle de Lameillière, 1863.

(2) Arts. 893 y 894 del antiguo Código de Comercio. Locré, comentarios al art. 365 del Código de Comercio francés, y Martí de Eixalá y Durán y Bas, pág. 439.

(3) Art. 895 de id.

(4) Arts. 887 y 890 del antiguo Código de Comercio. Esta disposición general, observa Martí de Eixalá, no es aplicable, como se previene ya en el mismo art. 887, al caso de la falsedad en la valoración, sobre el cual se dispone especialmente. Además es de notar que la misma disposición, tal como se halla concebida, no está en armonía, ni con la naturaleza del contrato, ni con las demás disposiciones que recaen sobre la materia; en primer lugar, porque excluye el caso de simple error, el cual había de ser motivo de nulidad, pues que existiendo, resulta que el asegurador no ha podido calcular los riesgos á causa de un descuido ajeno; en segundo lugar, porque si hay razón para que el asegurado pague el total premio del seguro cuando cometió fraude en la valoración, debía condenársele á lo mismo cuando el fraude recayere sobre otra cláusula, cuya exactitud no será tal vez menos interesante para el asegurador.

advirtió esta circunstancia al asegurador la nulidad, en semejante caso, no se efectúa de derecho, sino que se declara en virtud de la demanda del asegurador, quien entonces percibe un $\frac{1}{2}$ por 100 de la cantidad asegurada (1). En esta causa de nulidad no distingue la ley entre la omisión, el error y el fraude.

150.—Vamos á los casos de rescisión ó modificación del seguro (2): 1.^o La falta absoluta de los riesgos ó el exponerse la cosa asegurada á otros distintos de los que fueron objeto del contrato. Por ejemplo, si los objetos asegurados no se cargaron ó se hizo el transporte con distinto buque; si la expedición no se efectuare, ó lo que es lo mismo, se emprendiere un viaje distinto; á lo que se equipara el permanecer la nave un año sin hacerse á la vela para el punto designado en la póliza. En cualquiera de estos casos y otros semejantes tiene lugar la rescisión total, y el asegurador percibe el $\frac{1}{2}$ por 100 de la cantidad asegurada (3). Ya se concibe que la rescisión sea parcial, cuando se hubieren cargado parte de las cosas aseguradas ó bien algunas en el buque designado en el contrato, y las restantes en otro distinto. De ahí es que si se contrató el seguro de un cargamento que debía distribuirse entre varios buques, fijando la cantidad asegurada sobre cada uno de ellos y se redujo á menor número de buques, el contrato subsistirá tan sólo con respecto á las cantidades aseguradas sobre las que recibieron la carga; y en cuanto á las sumas aseguradas sobre los demás quedará invalidada, abonándose á los aseguradores el $\frac{1}{2}$ por 100 (4).

(1) Arts. 888 y 890 del antiguo Código de Comercio.

(2) Véase González Huebra, *Derecho mercantil*, tomo II, págs. 198 á 202. Martí de Eixalá y Durán y Bas, págs. 440 y sigs. La Serna y Reus, *Código de Comercio anotado y concordado*, edic. de 1878, págs. 363 y sigs.

(3) Arts. 889 y 890 del antiguo Código de Comercio. Hacen notar Martí de Eixalá y Durán y Bas, *Instituciones de Derecho mercantil*, pág. 440, que la invalidación es de derecho, y de consiguiente se declarará aunque la instancia sea de parte del asegurado. No hay dificultad cuando no existen de todo punto los riesgos, pues que, faltando la circunstancia esencial al contrato, éste deja de existir como en el caso de condición resolutoria; tampoco debe haberla en el supuesto de ser distintos los riesgos, pues que faltan aquéllos que tenía por objeto el seguro. Esto mismo nos indican las palabras, *Será nulo el seguro*, de que se vale el art. 889, y así lo exigen las necesidades del comercio.

(4) Art. 869 de id.

En el mismo supuesto, si no hay la circunstancia de haberse fijado la cantidad que se aseguraba sobre cada buque, se entiende haberse dejado al arbitrio del asegurador la distribución de la carga y hasta con la facultad de colocarla toda en uno de los buques designados (1). También tendremos rescisión parcial por la misma causa, en el caso de que, hallándose asegurado el cargamento de una nave para viaje redondo, no trajere éste retorno; pero entonces los aseguradores, además del premio total correspondiente al viaje de ida, tienen derecho á las dos terceras partes del de vuelta (2). 2.º Tiene también lugar la rescisión del seguro, siempre que después de haber comenzado los riesgos se cambia su naturaleza ó carácter por una resolución del asegurado ó del Capitán que no sea consecuencia de un accidente marítimo; por ejemplo, cambio de viaje, de derrotero, de buque, separación voluntaria de un convoy, habiendo estipulado el ir en conserva con él (3). Desde la resolución arbitraria cesan los riesgos de los aseguradores, quienes, sin embargo, tienen derecho al total de la prima. Respecto del tiempo anterior, el contrato subsiste, y de consiguiente, el asegurado puede reclamar la indemnización por las averías que durante el mismo tiempo hubiesen sufrido las cosas aseguradas (4). 3.º La inhabilitación de la nave, antes de hacerse á la vela, da derecho á los aseguradores del cargamento para provocar la rescisión, pagando las averías que éste ha sufrido (5), y no fijándose en la ley un plazo para usar de este recurso, creen los tratadistas que no deberá entenderse que han renunciado á él, y por consecuencia, que eligen la continuación del contrato, mientras no existe el conocimiento, cierto ó presunto, de la pérdida ó avería de las cosas aseguradas. 4.º La quiebra del asegurador da derecho al asegurado para pedir la rescisión, si aquél ó los administradores de la quiebra no dan fianzas dentro de los

(1) Art. 863 del antiguo Código de Comercio.

(2) Art. 866 de id.

(3) Se llama *conserva* la unión de embarcaciones que siguen el mismo camino, ya sea durante todo él, ya sólo hasta cierto trecho, con el objeto de prestarse socorro mutuo caso de peligro. Véase Bacardi, *Diccionario del derecho marítimo de España*, artículo *Conserva*, pág. 269.

(4) Arts. 862, 863 y 875 del antiguo Código de Comercio.

(5) Art. 870 de id.

tres días inmediatos á aquel en que se les hubiere requerido al efecto. Igual derecho da al asegurador la quiebra del asegurado, cuando no estuviere satisfecha la prima (1). En uno y otro caso, es evidente que la acción deberá instituirse antes del conocimiento, cierto ó presunto, de la suerte que ha habido á las cosas aseguradas (2). 5.º Es, por fin, causa ó motivo de rescisión el ser la nave de las que habitualmente se ocupan en el contrabando, mientras se justifique el daño que la provino de haberlo hecho (3).

151.—Vamos á ocuparnos ahora del abandono de las cosas aseguradas (4). Se ha definido el abandono, la dejación que el asegurado hace al asegurador de lo que resta de las cosas aseguradas y de todos los derechos que tiene respecto á ellas, con la carga de pagar la suma asegurada en su totalidad, en el plazo, lugar y forma correspondientes (5). Introducido para salir al encuentro de las dificultades que ocurren frecuentemente en el cálculo y apreciación de las pérdidas, tiene su explicación en que lo que se propuso el asegurado al celebrar el contrato, fué asegurar su capital, y no sería conforme á este fin que se le obligara á quedar con restos que él no pudiera utilizar. Como que el contrato de seguro no tiene, respecto al asegurado, por objeto hacer ganancias, sino evitar pérdidas, de aquí las limitaciones que á su extensión y en sus formas establece el Código de Comercio (6). Según éste, el asegurado puede hacer abandono de las cosas aseguradas en los casos determinados expresamente por la ley, dejándolas por cuenta de los aseguradores, y exigiendo de éstos las cantidades que aseguraron sobre ellas. El abandono tiene lugar en los casos de apresamiento (7), naufr-

(1) Art. 886 del antiguo Código de Comercio.

(2) Martí de Eixalà y Burán y Bas, ob. cit., pág. 442.

(3) Art. 888 del antiguo Código de Comercio.

(4) Véase además de las obras citadas en este capítulo, que se ocupan del seguro marítimo, la especial de Gouse, *Effets de l'abandon du navire et du fret*, París, 1872.

(5) La Serna y Reus, *Comentarios al antiguo Código de Comercio*, edic. de 1878, pág. 368.

(6) La Serna y Reus, *Comentarios al antiguo Código de Comercio*, edic. cit., pág. 368.

(7) Acerca de las presas marítimas, además de las obras citadas en capítulos anteriores, pueden consultarse: artículos *Presas y Apresamiento* del Dic-

gio, rotura ó varamiento de la nave que la inhabilite para navegar, embargo ó detención por orden del Gobierno propio ó extranjero, pérdida total de las cosas aseguradas, deterioración de las mismas que disminuya su valor en las tres cuartas partes á lo menos de su totalidad. Todos los demás daños se reputarán averías, y se soportarán por quien corresponda, según los términos en que haya contratado el seguro (1). El abandono es un remedio extraordinario que sólo debe admitirse con mucha circunspección, pues pudiera causar la ruina de los aseguradores; por eso ha tenido cuidado el legislador de expresar los casos en que ha de dársele cabida, los cuales son limitativos, y no puede dárseles mayor extensión que la que expresa el Código (2).

Conforme se ha dicho anteriormente, la acción de abandono no compete sino por pérdidas ocurridas después de comenzado el viaje (3). El abandono no puede ser parcial ni condicional, sino que han de comprenderse en él todos los efectos asegurados (4). No será admisible el abandono, si no se hace saber á los aseguradores dentro de los seis meses siguientes á la fecha en que se recibió la noticia de la pérdida acaecida en los puertos y costas de Europa, y en los de Asia y Africa que están en el Mediterráneo.

Este término será de un año para las pérdidas que sucedan en las islas Azores, de Madera, islas y costas Occidentales de Africa y Orientales de América, y será de dos sucediendo en cualquiera otra parte del mundo más lejana (5). Con respecto á los casos de apresamiento, correrán los términos indicados

cionario del Derecho marítimo de España, por Bacardi, y además Deloulade, *Des prises maritimes*, Paris, 1875.—Dufriche-Foulaines, *Code des prises maritimes et du commerce*, 1804, 2 vol.—Guichard, *Code des prises maritimes et des armements en course*, Paris, 1800, 2 vol.—Pistoye et Duverdy, *Traité des prises maritimes*, 1859, 2 vol., y las obras de Lebeau, *Code de bris, naufrages et échouements*, 1844 y *Code des prises maritimes*, 4 vol.

(1) Arts. 900 y 901 del antiguo Código de Comercio.

(2) *Comentarios al Código antiguo*, por una Sociedad de Abogados. *Código de Comercio comentado*, por una Sociedad de Abogados. Barcelona. Esteban Pujal; 1864, págs. 288 y sigs.

(3) Art. 902 del antiguo Código de Comercio.

(4) Art. 903 de id.

(5) Art. 904 de id.

desde que se recibió la noticia de haber sido conducida la nave á cualquiera de los puertos situados en alguna de las costas mencionadas (1). Tendráse por recibida la noticia para la prescripción de los plazos que se han prefijado, desde que se haga notoria entre los comerciantes de la residencia del asegurado, ó se le pruebe por cualquier modo légal que le dieron aviso del suceso el Capitán, el consignatario ó cualquier otro corresponsal suyo (2). Queda al arbitrio del asegurado renunciar el transcurso de estos plazos y hacer el abandono ó exigir las cantidades aseguradas desde que pudo hacer constar la pérdida de los efectos que hizo asegurar (3). En este sentido se ha declarado que si la pérdida del buque incendiado y echado á pique á cañonazos apareció desde luego realmente total para los efectos del abandono, por más que fuera admisible la posibilidad de sacarle á flote en un tiempo más ó menos largo, ó con mayores ó menores deterioros, no debe ser sometido á estas contingencias el asegurado para obligarle á dilatar de una manera indefinida el ejercicio de aquel derecho (4). Después que haya transcurrido un año sin recibirse noticias de la nave en los viajes ordinarios ó dos en los largos, podrá el asegurado hacer el abandono y pedir á los aseguradores el pago de los efectos comprendidos en el seguro sin necesidad de probar su pérdida, cuyo derecho debe ejercerse en los plazos prefijados en el artículo 904 (5). No obstará que el seguro se haya hecho por tiempo limitado para que pueda hacerse el abandono cuando en los plazos determinados en el art. 908 no se hubiere recibido noticia de la nave, salva la prueba que puedan hacer los aseguradores de que la pérdida ocurrió después de haber espirado

(1) Art. 905 del antiguo Código de Comercio.

(2) Art. 906 de id.

(3) Art. 907 de id.

(4) Sentencia del Tribunal Supremo de Justicia de 10 de Junio de 1885, tomo LVIII de la *Colección de Jurisprudencia civil* de la *Revista de Legislación y Jurisprudencia*, pág. 48.

(5) Art. 908 del antiguo Código de Comercio. Ya se ha indicado que se reputan viajes largos para la aplicación de este artículo, 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 acá 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. (Art. 909 de id.)

su responsabilidad (1). Al tiempo de hacer el asegurado el abandono, debe declarar todos los seguros contratados sobre los efectos abandonados, así como los préstamos tomados á la gruesa sobre ellos, y hasta que haya hecho esta declaración no empezará á correr el plazo en que deba ser reintegrado del valor de los efectos (2). Si el asegurado cometiere fraude en la declaración que prescribe el art. 911, perderá todos los derechos que le competían por el seguro, sin dejar de ser responsable á pagar los préstamos que hubiere tomado sobre los efectos asegurados, no obstante su pérdida (3). Admitido el abandono, ó declarándose válido en juicio, se transfiere al asegurador el dominio de las cosas abandonadas (4), correspondiéndole las mejoras ó perjuicios que en ellas sobrevengan desde el momento en que se propuso el abandono (5). El regreso de la nave después de admitido el abandono, no exonera á los aseguradores del pago de los efectos abandonados (6). Se comprende en el abandono de la nave el flete de las mercaderías que se salven, aun cuando se haya pagado con anticipación, y se considerará como pertenencia de los aseguradores bajo la reserva del derecho que compete á los prestadores á la gruesa, al equipaje por sus sueldos y al acreedor que hubiere hecho anticipaciones para habilitar la nave ó para cualesquiera gastos causados en el último viaje (7). El abandono de las cosas aseguradas no puede hacerse sino por el mismo propietario, por el Comisionado que hizo el seguro, ó por otra persona especialmente autorizada por el mismo propietario (8). En caso de apresamiento de la nave, pueden el asegurado, y el Capitán en

(1) Art. 910 del antiguo Código de Comercio.

(2) Art. 911 de id.

(3) Art. 912 de id.

(4) Esta cuestión en el terreno doctrinal se trata en Gerolamo Boccardo, *Dizionario universale di Economia politica e commercio*, Milano, 1881, vol. 1.º, artículo *Abbandono di navi e merci assicurate*, pág. 5. *Effetti dell'abbandono*.

(5) Art. 913 del antiguo Código de Comercio.

(6) Art. 914 de id.

(7) Art. 915 del antiguo Código de Comercio. Igualmente se tratan con extensión estas materias en los artículos *Armateur*, *Capitaine*, *Assurance maritime* y *Delaissement* del *Dictionnaire de Droit commercial* de Goujet Merger, tomo 1, 1877.

(8) Art. 916 de id.

su ausencia, proceder por sí al rescate de las cosas comprendidas en el seguro, sin concurrencia del asegurador, ni esperar instrucciones suyas cuando no haya tiempo para exigir las, quedando en la obligación de hacerle notificar el convenio hecho desde luego que haya ocasión para verificarlo (1). El asegurador podrá aceptar ó renunciar al convenio celebrado por el Capitán ó el asegurado, intimando á éste su resolución en las veinticuatro horas siguientes á la notificación del convenio aceptándolo, entregará en el acto la cantidad concertada por el rescate, y continuarán de su cuenta los riesgos ulteriores del viaje, conforme á los pactos de la póliza del seguro (2).

Desaprobando el convenio ejecutará el pago de la cantidad asegurada, y no conservará derecho alguno sobre los efectos rescatados.

Si no manifestare su resolución en el término prefijado, se entenderá que ha renunciado al convenio (3).

Cuando por efecto de haberse represado la nave se reintegrase el asegurado en la propiedad de sus efectos, se tendrán por avería todos los perjuicios y gastos causados por su pérdida y será de cuenta del asegurador satisfacerlos (4).

Si á consecuencia de la represa pasaren los efectos asegurados á la posesión de un tercero, podrá el asegurado usar del derecho de abandono (5).

(1) Art. 917 del antiguo Código de Comercio.

(2) Art. 918 del antiguo Código de Comercio. Observan los comentaristas del antiguo Código, La Serna y Reus, que, aunque por regla general el asegurado no puede exigir la cantidad del seguro sino abandonando los efectos asegurados, aquí se establece lo contrario, es decir, tiene el asegurado derecho á pedir el seguro y retener los efectos rescatados, porque la ley le considera en este caso como un tercer comprador de lo que se le había apresado. (La Serna y Reus, *Comentarios al antiguo Código de Comercio*, edic. de 1878, página 374.)

(3) Art. 918 de id.

(4) Art. 919 de id.

(5) Art. 920 del antiguo Código de Comercio. Para mayor ilustración del contenido de este artículo y del anterior, se ha hecho notar por ilustres comentaristas el contexto de los artículos 38 y 39 de la ley 4.ª, tit. 8.º, libro 6.º de la Novísima Recopilación. En el 38 se dispone que toda embarcación de españoles, que, apresada por los enemigos de la corona, fuese represada por los buques de la Real Armada ó por corsarios particulares, se devuelva á los dueños á quienes perteneciese; no resultando que en su carga tengan intereses los enemigos y que los buques de la Armada no perciban cosa alguna

En los casos de naufragio y apresamiento tiene obligación el asegurado de hacer las diligencias que permitan las circunstancias para salvar ó recobrar los efectos perdidos, sin perjuicio del abandono que le compete hacer á su tiempo. Los gastos legítimos hechos en el recobro, serán de cuenta de los aseguradores hasta la concurrencia del valor de los efectos que se salven, sobre los cuales se harán efectivos por los trámites de derecho en defecto de pago (1). No se admitirá el abandono por causa de inhabilitación para navegar, siempre que el daño ocurrido en la nave fuera tal que se la pueda rehabilitar para su viaje (2). Verificándose la rehabilitación, responderán solamente los aseguradores de los gastos ocasionados por el encalle ú otro daño que la nave hubiere recibido (3). Quedando absolutamente inhabilitado el buque para la navegación, se practicarán por los interesados en el cargamento que se hallen presentes, ó en ausencia de ellos por el Capitán, todas las diligencias posibles para conducir el cargamento al puerto de su destino (4). Correrán de cuenta del asegurador los riesgos del trasbordo y los del nuevo viaje hasta que se alijen los efectos en el lugar designado en la póliza del seguro (5). Asimismo son responsables los aseguradores de las averías, gastos de descarga, almacenaje, reembarque excedente de flete y todos los demás gastos causados para trasbordar el cargamento (6). Si no se hubiere encontrado nave para transportar hasta su destino los efectos asegurados, podrá el propietario hacer el abandono (7).

por la represa. En el 39 se ordena que todo corsario que represe un buque nacional, en el término de veinticuatro horas de su apresamiento será gratificado con la mitad del valor de la presa, quedando la otra mitad al dueño primitivo del barco represado; y que si la represa se ha hecho pasadas las veinticuatro horas del primer apresamiento, será del corsario apresador todo el valor de ella. (La Serna y Reus, *Comentarios al antiguo Código de Comercio*.)

(1) Art. 921 del antiguo Código de Comercio.

(2) Art. 922 de id.

(3) Art. 923 de id.

(4) Art. 924 del antiguo Código de Comercio; véase además el 927 del mismo.

(5) Art. 925 de id.

(6) Art. 926 del antiguo Código de Comercio.

(7) Art. 927 de id; y la razón la dan los comentaristas La Serna y Reus, porque la imposibilidad del trasbordo de los efectos equivale á su pérdida, (*Comentarios al antiguo Código de Comercio*, pág. 376.)

Los aseguradores tienen para evacuar el trasbordo y conducción de los efectos el término de seis meses, si la inhabilitación de la nave hubiere ocurrido en los mares que circundan la Europa desde el Estrecho del Sund hasta el Bósforo, y un año si se hubiere verificado en lugar más apartado, contándose estos plazos desde el día en que se les hubiere intimado por el asegurado el acaecimiento (1). En caso de interrumpirse el viaje del buque por embargo ó detención forzada, lo comunicará el asegurado á los aseguradores luego que llegue á su noticia, y no podrá usar de la acción de abandono hasta que hayan transcurrido los mismos plazos prefijados en el artículo anterior. Los asegurados están obligados á prestar á los aseguradores los auxilios que estén en su mano para conseguir que se alze el embargo, y deberán hacer por sí mismos las gestiones convenientes á este fin, en caso de que por hallarse los aseguradores en país remoto no puedan obrar desde luego de común acuerdo (2).

(1) Art. 928 del antiguo Código de Comercio.

(2) Art. 929 del antiguo Código de Comercio. Véanse las disposiciones Aduaneras sobre buques y mercancías abandonadas, pero procurando no confundir el *abandono* en derecho mercantil con el fiscal, pues éste se considera cuando los interesados manifiestan por escrito que no les acomoda pagar los derechos señalados por el Arancel de Aduanas; segundo, cuando hubiesen estado almacenados los géneros durante cierto término en las Aduanas establecidas en puertos en que existen depósitos comerciales y durante otro tiempo en los que no hubiese depósitos, sin presentar los dueños ó consignatarios la declaración prevenida en instrucciones, ó que en dicho plazo no quieran satisfacer los derechos de entrada; y tercero, cuando hay abandono de hecho. (Véase *Práctica en los reconocimientos y Despachos de Aduanas escritos para los aspirantes de Vistas*, por D. Romualdo López Ballesteros, Madrid. Establecimiento tipográfico de Santiago Saunague, 1850; págs. 70 y 71.)