

ma prestado á la gruesa no puede asegurar la suma que le han prestado. Esta prohibición ha sido mantenida con razón por la ley de 12 de Agosto de 1885 en el art. 347; ella es conforme á los principios generales. Por lo mismo que, en caso de siniestro el que toma prestado á la gruesa nada tiene que reembolsar al prestamista, no sufre perjuicio y si hiciera asegurar el capital prestado, realizaría una ganancia que no hubiera hecho en caso de feliz arribo.

921. *Gentes de mar.*—Las gentes de mar estaban expuestas á perder enteramente sus salarios en caso de pérdida ó de captura (antigua art. 258 y núm. 844); el Código les prohibía hacerlos asegurar. La ley de 1885 admite, como se ha explicado, que en caso de pérdida ó de captura del navío y de las mercancías, se deben los salarios á las gentes de mar alistados por salarios fijos hasta el día del siniestro; y que no quedan privados de sus salarios por el tiempo anterior sino en tanto que ha habido culpa por su parte ó que no han hecho todo lo que estaba en su mano para salvar el navío, los pasajeros, las mercancías ó para recoger los despojos. La ley de 1885 (art. 334 nuevo) permite el seguro de los salarios de las gentes de mar. Este seguro no puede ciertamente aplicarse á los salarios posteriores al siniestro; de otro modo, las gentes de mar percibirían una suma por servicios no prestados y no serían castigados por su culpa. El puede aplicarse á los salarios anteriores al siniestro y es útil para el caso en que el armador es insolvente. Es más bien un seguro de solvencia que un seguro marítimo propiamente dicho.—El seguro de los salarios es también útil á las gentes de mar alistadas por la utilidad ó el flete. Los accidentes de mar pueden reducir ó aniquilar la utilidad ó el flete y, por consiguiente, privarlos de sus salarios; el seguro los garantiza contra ese perjuicio (1).

(1) Art. 800 del Cód. de Comercio de México.

922. *Asegurados.*—El asegurado, como tal, independientemente de su calidad de armador, de cargador, de prestamista á la gruesa, etc. . . ., está expuesto, á consecuencia misma del seguro que ha contratado, á sufrir esta pérdida. ¿En qué consiste esta pérdida? El asegurado percibe, en caso de siniestro, una indemnización; pero como paga una prima al asegurador, el perjuicio que el asegurado sufre no es reparado hasta la concurrencia del monto de esta prima. Si hay feliz arribo, el asegurado recobra esta prima sobre las ganancias que realiza (flete ó utilidad esperada, etc. . .) Se puede decir, por consiguiente, que la prima está expuesta á los riesgos de la navegación. Así, suponiendo que se haga un seguro por 10,000 francos mediante una prima de 10 %, en caso de siniestro, teniendo que pagar el asegurado una prima de 1,000 no cobrará sino 9,000 francos, y, por consiguiente, soportará el daño, hasta la concurrencia de estos 1,000 francos. El asegurado puede contratar un seguro que lo garantice contra este perjuicio; esto es lo que se llama seguro de la prima ó del costo del seguro (art. 342, párrafo 2) (1). El asegurado puede hacer asegurar la prima por otro asegurador que el del navío ó de las mercancías y multiplicando los seguros de las primas, llega á hacer insignificante la pérdida que sufre. Así el que, ha hecho asegurar mercancías por 10,000 francos en razón de una prima de 1,000 francos, hará asegurar esta prima mediante 100 francos; la prima de 100 francos por una prima de 10; la de 10 por 1 franco, y pagando 111 francos de primas, el asegurado reducirá á un franco su pérdida en caso de siniestro. Si el asegurado puede hacer asegurar su prima por un tercero, nada impide tampoco que la haga asegurar por el asegurador mismo á quien se la debe. A veces un asegurador asegura él mismo la prima de su

(1) Art. 824 del Cód. de Comercio de México.

seguro, la prima accesoria y así sucesivamente hasta lo infinito. Se dice entonces que hay *seguro de la prima y de la prima de las primas hasta lo infinito*. Este seguro equivale al que se hiciera con estipulación de que la prima no será debida sino en caso de feliz arribo.

923. *Aseguradores. Reseguros.*—El asegurador corre los riesgos á que están expuestas las cosas del asegurado, por lo mismo que las ha tomado á su cargo. Así, el asegurador puede contratar á su vez un seguro que le garantice contra estos riesgos (art. 342, párrafo 1), esto es lo que se llama un *reseguro*. Diferentes causas hacen bastante frecuentes los reseguros: desde luego los estatutos de cada compañía de seguros fijan un *pleno*, es decir, una suma más allá de la cual no debe asegurar sobre un mismo riesgo (es decir, sobre un mismo navío). A veces, cuando se pide á una compañía asegurar más allá de su pleno, consiente en ello para no perder una operación fructuosa; pero al mismo tiempo, á fin de ponerse de acuerdo con sus estatutos, ella contrata un reseguro por el excedente de la suma asegurada sobre su pleno. Además, la compañía que ha hecho un seguro puede ser determinada á contratar un reseguro únicamente por temor de la realización de los riesgos. El reseguro no importa una novación en el sentido de que el reasegurado quede siempre obligado como asegurado y el reasegurador no esté obligado directamente en su lugar hacia éste. Para el primer asegurado, el reseguro es *res inter alios acta*.

924. *De la prima.*—La *prima* que el asegurado debe pagar al asegurador es el tercer elemento esencial del contrato de seguro. Consiste ordinariamente en una suma de dinero; pero puede consistir en otra cosa, por ejemplo, en mercancías. Hay también casos en que, sin que una prima sea estipulada expresamente y pagada, hay un sacrificio hecho por el asegurado para remunerar al asegurador. Así, á veces, al fletar un navío, el fletador consiente en ha-

cerse el asegurador (esto sucede frecuentemente cuando el Estado fleta navíos para el transporte de tropas ó de municiones). El flete es entonces menos elevado de lo que sería sin este seguro; la reducción del flete es una prima implícita para el fletador.

Las primas varían naturalmente con la edad del navío, su modo de construcción, la naturaleza de la carga, la naturaleza del viaje, etc. . . . Los cursos de las primas se comprueban oficialmente por los corredores de seguros marítimos. (Núm. 799.)

925. *Forma del contrato. Prueba. Póliza.*—Como para todos los contratos marítimos, el Código (art. 332) admite para el seguro que debe ser acreditado por escrito; este escrito se llama *póliza*.—El escrito (instrumento público ó privado) se exige para la prueba y no para la validez del contrato. Así, se le podría suplir por la confesión ó por el juramento, pero está excluida la prueba testimonial (1).

Los seguros marítimos se concluyen frecuentemente por mediación de un corredor de seguros (núm. 799). Entonces las pólizas son redactadas ordinariamente en una forma especial: el corredor entrega la póliza firmada por él, y el asegurador al asegurado, sin que éste tenga que dar su firma. El corredor copia probablemente la póliza en un registro especial llevado por él y del cual tiene derecho de dar extractos.—Esta manera de proceder, conforme á la cual se prescinde de la firma del asegurado, parece singular. Se está tentado de objetar que todo instrumento debe ser firmado por las partes que se obligan. Sin embargo, este uso es legal y se aplica por consideraciones prácticas: el art. 79 del Código de Comercio dice que los corredores testifican con su firma la verdad de las pólizas. Esto parece implicar que su firma tiene una fuerza particular. No es este todo: el

(1) *Contra:* Art. 812 del Cód. de Comercio de México.
EL DERECHO.—MAN. DE DER. COM.—TOMO III.—8

art. 332 exige en la póliza la mención del nombre del asegurado y no la del nombre del asegurador. Esta diferencia no se concebiría si el asegurado debiera firmar la póliza como el asegurador. El Código, por lo demás, va más lejos al dar á los extractos de los libros de los corredores la misma fuerza que á la póliza. (V. art. 192.—8º) Este uso se explica por una necesidad de celeridad: frecuentemente los corredores hacen cubrir el seguro por varios aseguradores. Sin este uso sería necesario que á cada adhesión de un asegurador nuevo el asegurado interviniera para firmar; esto sería una causa de pérdida de tiempo, tanto más, cuanto que frecuentemente el asegurado está distante. Se puede decir, por lo demás, que el corredor ha recibido del asegurado mandato de tratar y de firmar por él (1).

926. Hay casi siempre fórmulas impresas de pólizas, de tal manera que no se tienen que escribir sino las derogaciones á las cláusulas usuales.

El Código (art. 332) indica las enunciaciones que deben contener las pólizas, refiriéndose á las dos especies de seguros que son más frecuentes: seguros sobre cuerpos y seguros sobre facultades. Estas enunciaciones se refieren á las partes, á la cosa asegurada, á los riesgos, á la duración del seguro y á otros diversos objetos. Es útil dar algunas luces sobre las principales enunciaciones (2).

Fecha del seguro.—Se requiere la fecha, sea auténtica la póliza, ó privada. Comprende una mención que indica si la póliza está subscripta antes ó después de medio día. Esta indicación es útil particularmente para la aplicación de la regla del orden de las fechas. (Núm. 960.)

Nombres de las partes.—La póliza es siempre firmada, al menos por el asegurador (núm. 925), y contiene los nom-

(1) Art. 814 del Cód. de Comercio de México. — Véase en el Apéndice del tomo II la Legislación Mexicana sobre corredores.

(2) Art. 813 del Cód. de Comercio de México.

bres y domicilio del asegurado. Indica si el asegurado obra por su cuenta ó en calidad de comisionista; importa saber al asegurador si el que desempeña el papel de asegurado tiene ó no interés en el riesgo. Hay aquí una regla especial: de ordinario un comisionista no tiene necesidad de indicar que obra por cuenta de otro. Sin embargo, en la práctica no se observa la ley en este punto. En las pólizas de seguros sobre facultades se dice frecuentemente que el seguro se hace *por cuenta de los interesados* ó *por cuenta de quien corresponda*. Gracias á estas fórmulas, en caso de siniestro, el seguro puede, según las circunstancias, ser invocado, ó por el que lo ha contratado, ó por un tercero á quien pertenezcan las mercancías.

Enunciaciones relativas á la cosa asegurada. Seguros in quovis. Pólizas de abono.— Cuando se trata de un seguro sobre cuerpo, la póliza indica el nombre y la especie á que corresponde el navío; á veces también su nacionalidad. En los seguros sobre facultades, las enunciaciones relativas á las mercancías varían mucho. A veces se designan la cantidad y naturaleza de las mercancías, sus marcas y el nombre del navío que debe transportarlas. En otros casos no se designa el navío. El seguro se llama entonces *seguro in quovis* ó *seguro sobre navío indeterminado*. (art. 355). Este seguro es útil particularmente al que ignora el nombre del navío en el cual se cargarán mercancías que se le deben dirigir por mar. También sucede que no se indica la naturaleza de las mercancías (art. 337). A veces los seguros *in quovis* tienen un carácter muy grande de generalidad: una persona hace asegurar todas las mercancías que expedirá ó recibirá, en cualquier navío en que se carguen, con tal que el transporte se opere en tantos meses ó en un año.

Algunas veces se tiene cuidado de indicar el nombre del *capitán*. Puede, por lo demás, cambiarse, en principio, sin que pueda pretender el asegurador que se cambien también las condiciones del seguro. Para evitar cualquiera

dificultad á este respecto, se añaden al nombre del capitán las palabras *ó cualquiera otro por él*.

Valorización de la cosa asegurada.—Esta valorización no es necesaria; pero tiene cierta utilidad. Cuando no se hace en la póliza, el asegurado que reclama, en caso de siniestro, una indemnización, debe probar, si hay disputa, el valor de la cosa asegurada. La valorización contenida en la póliza se reputa exacta, de tal manera que toca al asegurador, si la pretende exagerada, probarlo. Puede hacerlo siempre; porque un seguro hecho por una suma que excede al valor de la cosa asegurada, sería, por el excedente, un fraude (núm. 961).

Suma asegurada.—Esta suma, que es el máximo de lo que puede el asegurador deber al asegurado, es, según los casos, igual ó inferior al valor de la cosa asegurada.

Tiempo y lugar de los riesgos.—Importa que la póliza indique el tiempo y lugares en que deben realizarse los riesgos para que responda de ellos el asegurador. Según el art. 332, se deben expresar: *el lugar en que han sido ó deben ser cargadas las mercancías; el puerto de donde el navío ha debido ó debe partir; los puertos ó radas en las que debe cargar ó descargar; aquellos en que debe entrar; el tiempo en que los riesgos deben comenzar y acabar*. Se distinguen principalmente *el seguro por viaje y el seguro por tiempo*. El seguro es por viaje cuando, según la póliza, se aplica á un viaje determinado sin fijación de duración. Es por tiempo, cuando, sin referirse á un viaje preciso, la póliza indica el número de días ó de meses durante los cuales serán soportados los riesgos por el asegurador (art. 363). En los seguros por tiempo, el punto de partida de los riesgos (fecha y hora) está ordinariamente indicado en la póliza. En los seguros por viaje, el Código (arts. 341 y 328) indica el momento en que comienzan los riesgos y aquel en que acaban para el asegurador. Las pólizas dero-

gan generalmente las reglas establecidas por la ley sobre este punto.

Prima.—La prima es ordinariamente de tanto por ciento sobre la suma asegurada. Según la voluntad de las partes puede haber dos primas distintas, una para la ida, otra para la vuelta ó una prima única para la una y para la otra; esto es lo que se llama la prima ligada.

Cláusula compromisoria.—La convención de remitirse á árbitros para las cuestiones que puedan suscitarse, que es nula en los demás contratos (núm. 355), se admite excepcionalmente en los seguros marítimos (núm. 332).

Pólizas á la orden y al portador.—A veces el navío y sobre todo las mercancías, no continúan perteneciendo al que las ha hecho asegurar por su cuenta durante el tiempo del seguro. Es, por consiguiente, muy útil que la póliza pueda trasmitirse á los propietarios sucesivos. Por regla general, en caso de trasmisión, ha lugar á llenar las formalidades del art. 1690 del Cód. Civil; más frecuentemente, siendo las pólizas á la orden ó al portador, se trasmiten por endoso ó por simple tradición (1).

SECCIÓN II.—OBLIGACIONES DEL ASEGURADOR

927. El asegurador está obligado á indemnizar al asegurado de las averías causadas por riesgos de mar y, conforme á las definiciones dadas antes (núm. 884), se comprenden bajo el nombre de *averías* los daños materiales ó gastos extraordinarios, sean averías particulares ó averías comunes. Pero no todo daño material, no todo gasto extraordinario, son soportados por el asegurador; ha lugar á considerar el riesgo que ha sido su causa. Se pueden dis-

(1) Arts. 817 del Cód. de Comercio y 1621 y relativos del Civil del Distrito Federal de México.

tinguir tres clases de riesgos; 1º, los que son á cargo del asegurador, salvo convención contraria; 2º, los que no soporta sino en virtud de una convención especial; 3º, los que son exclusivos del seguro á pesar de una convención contraria.

928. El art. 350 enumera los riesgos de que responde el asegurador salvo convención contraria: *la tempestad, el naufragio, el abordaje fortuito, los cambios forzosos de ruta, de viaje ó de embarcación, la echazón, el incendio* (1). El art. 350 termina, por lo demás, con una fórmula general que indica que el asegurador responde de los daños causados por *todos los accidentes de mar*. Se entienden por esto los accidentes que acontecen en el mar, prodúzcanse por la acción de los elementos ó por el hecho del hombre. El art. 350 coloca en la misma línea que los riesgos marítimos propiamente dichos, los riesgos de guerra, tales como la captura; de hecho, las pólizas excluyen ordinariamente los riesgos de guerra.

928 bis. Conforme al art. 353, el asegurador no está obligado por las culpas del capitán ó de las tripulaciones conocidas bajo el nombre de baratería de patrón, á menos de *convención contraria* (2). Esta convención es de estilo en las pólizas, que se limitan, en general, á excluir ciertas culpas de la responsabilidad del asegurador. Se comprende este uso constante: los acontecimientos marítimos presentan frecuentemente una mezcla de la acción de los elementos y de la del hombre; así, la necesidad de distinguir entre los daños provenientes de la una ó de la otra de estas causas, sería una fuente litigiosa.

El Código (art. 352) declara también que *los menoscabos, disminuciones y pérdidas que suceden por el vicio propio de*

(1) Arts. 830 y 831 del Cód. de Comercio de México.

(2) Art. 831 frac. V del Cód. de Comercio de México.

las cosas. . . . no son á cargo de los aseguradores (1). Se llama *vicio propio* un principio inherente á la cosa misma que, independientemente de los accidentes de mar, produce el deterioro ó la destrucción más ó menos rápida de esta cosa (derrame de los líquidos, combustión espontánea de los carbones, etc vicio de construcción del navío, etc); no hay aquí, en realidad, un riesgo de mar. Pero nada impide á las partes convenir en que el asegurador responda de los daños provenientes de vicio propio, con tal, por lo menos, que éste no se refiera á culpa del asegurado; porque el asegurador no puede hacerse responsable de las culpas del asegurado (núm. 929).

929. *Riesgos que no pueden ponerse á cargo del asegurado*.—El legislador no admite que el asegurador pueda tomar á su cargo riesgos provenientes de las culpas del asegurado (arts. 351 y 352); ha pensado que en interés de la seguridad de la navegación, importaba no quitar todo interés á los propietarios de navíos ó de mercancías en ser diligentes y cuidadosos.

930. *Tiempo y lugar de los riesgos*.—Para que el asegurador esté obligado hacia el asegurado, no basta que se hallan producido riesgos de la naturaleza de aquellos por los cuales responde el asegurador; es necesario además que se hallan realizado en el tiempo y en los lugares á los cuales se aplica la póliza; á este orden de ideas se refieren los efectos del cambio de viaje ó del cambio de ruta.

Si el navío no emprende el viaje asegurado, el seguro es nulo; el asegurador no tiene derecho á la prima, recibe solamente á título de indemnización medio por ciento de la suma asegurada (art. 319) (2). Se dice entonces que hay *ruptura de viaje antes de la partida*; los mismos

(1) Arts. 831 frac. VI del Cód. de Comercio de México.

(2) Art. 856 fr. VII del Cód. de Comercio de México.

efectos se producen, sea la ruptura del viaje voluntaria ó forzada (por ejemplo en caso de bloqueo del puerto de destino). Reglas diferentes rigen el caso en que el cambio de viaje es posterior á la partida del navío; es necesario entonces distinguir según que el cambio proviene de la voluntad del capitán ó si se ha necesitado por un riesgo de mar de que responde el asegurador (arts. 350 y 351). El cambio voluntario del viaje rescinde el seguro; los riesgos que se realizan después no son á cargo del asegurador; pero, como los riesgos han comenzado á correr para él, tiene derecho á la prima entera. Al contrario, el contrato subsiste para lo venidero en caso de cambio forzoso de viaje. Se debe, por lo demás, asimilar al cambio forzoso de viaje el cambio voluntario, cuando el asegurador ha garantizado la baratería de patrón.

El cambio de ruta tiene los mismos efectos que el cambio de viaje, arts. 350 y 351 (1).

931. *Abandono y acción de averías. Generalidades.*— Cuando un accidente de mar, de que el asegurador es responsable hacia el asegurado se produce en el tiempo y lugar de los riesgos, la única obligación á que el asegurador está sujeto necesariamente, es la de pagar al asegurado una indemnización proporcionada al daño sufrido. En los seguros no marítimos el asegurado no puede jamás sino reclamar esta indemnización. Pero, en materia de seguros marítimos, el asegurado tiene en casos excepcionales otro derecho, puede hacer el *abandono*. En rigor, el asegurado no debería poder reclamar al asegurador toda la suma asegurada sino en el caso en que la cosa asegurada ha perecido enteramente y en que se rinde la prueba de esta pérdida. Pero, á veces, sin que haya pérdida total, la cosa está de tal manera deteriorada, que el asegurado no puede ya

(1) Arts. 831 frs. I y V 836 y 837 del Cód. de Comercio de México.

hacer de ella el uso á que está destinada, de tal manera que es para él como si hubiera pérdida total; á veces también, aunque la pérdida total no pueda probarse, es casi cierta á consecuencia del tiempo transcurrido sin que se hayan tenido noticias del navío y de la carga. Así, en ciertos casos excepcionales, para no retardar demasiado el pago de la indemnización y evitar las complicaciones á que á veces da lugar el cálculo de una indemnización exactamente proporcionada al daño, se admite que el asegurado pueda, abandonando al asegurador todo lo que puede quedar de la cosa asegurada, obtener la suma asegurada entera; esto es lo que se llama el *abandono*. Los accidentes de mar graves con motivo de los cuales él es posible, se conocen bajo el nombre colectivo de *siniestros mayores*. Se dice á veces que el asegurado tiene dos acciones contra el asegurador: *la acción de avería* por la cual, conservando lo que subsiste de la cosa asegurada, obtiene una indemnización proporcionada al perjuicio sufrido, y *la acción del abandono* por la cual obtiene la totalidad de la suma asegurada, como si hubiera pérdida total probada, abandonando al asegurador lo que puede subsistir de la cosa asegurada. Fuera de los casos de siniestros mayores, el asegurado tiene solamente la acción de avería. Además, aun cuando se produzca un siniestro mayor, el asegurado no está obligado á abandonar; puede, si lo prefiere, arreglarse por averías. Debe tratarse sucesivamente del abandono y del arreglo por averías: habrá lugar en seguida, á compararlos y á mostrar el interés que puede tener el asegurado, según las circunstancias, en optar por el uno ó el otro partido (1).

932. *Del abandono.*—El abandono motiva examinar las cuestiones siguientes: 1º ¿En qué casos es posible el

(1) Arts. 864 á 880 del Cód. de Comercio de México.

abandono? 2º ¿Qué debe comprender? 3º ¿En qué formas y plazos debe hacerse? ¿Cuáles son sus efectos?

933. *Casos de abandono ó siniestros mayores.*—El Código (arts. 369 y 375) enumera los casos de abandono que son en número de siete. Esta enumeración no es imperativa y las pólizas la derogan tanto más frecuentemente, cuanto que las disposiciones del Código son á veces oscuras y poco racionales.

Según los arts. 369 á 375, el abandono de los objetos asegurados puede verificarse en los siguientes casos: 1º, de captura; 2º, de naufragio; 3º, de encalladura con rompimiento; 4º, de innavegabilidad por accidente de mar; 5º, de pérdida ó deterioro de efectos asegurados, si el deterioro ó la pérdida son al menos de las tres cuartas partes; 6º, de falta de noticias; 7º, de detención por una potencia extranjera ó por el gobierno francés. Es útil dar algunas indicaciones sobre cada uno de estos casos (1).

Captura.—A consecuencia de la captura, el asegurado se encuentra desposeído, como si hubiera destrucción de la cosa asegurada. Este caso de abandono no es admitido cuando (lo que es el caso ordinario), los riesgos de guerra están excluidos por la póliza, á menos que la captura haya sido hecha por piratas y no por enemigos.

Naufragio.—El legislador ha querido sin duda designar por esto la sumersión completa del navío, de manera que se abisme enteramente ó que sobrenaden simples despojos.

Encalladura con rompimiento.—La encalladura es la acción de un navío que toca un bajo fondo, una roca, un escollo, la playa, y se detiene por falta de agua suficiente para ser retenido á flote. A fin de que la encalladura no se admita como causa de abandono, aun cuando se llegue á levan-

(1) Art. 864 del Código de Comercio de México.

tar el navío y hacerlo navegar, el art. 309 exige que haya *rompimiento*, lo que significa que á consecuencia de la ruptura de una parte principal, el navío cese de encontrarse en estado de navegar (1).

Innavegabilidad por accidente de mar.—La innavegabilidad se entiende de un modo diferente para el navío y para las mercancías.

La innavegabilidad de un navío consiste en un estado tal que no pueda ya darse á la mar; como el asegurador no responde del vicio propio, este estado debe provenir de un accidente de mar para que responda de él. Se ha distinguido siempre la innavegabilidad *absoluta* y la innavegabilidad *relativa*. La primera existe cuando el navío está de tal manera roto y dislocado, que es imposible repararlo ó hacerlo navegar en seguida con seguridad. La innavegabilidad relativa se presenta cuando el navío es reparable; pero la imposibilidad de repararlo proviene de circunstancias extrínsecas, tales como la falta de fondos y de crédito para pagar los obreros, la falta de medios materiales para operar las reparaciones. Frecuentemente, para evitar las dificultades, los capitanes hacen declarar innavegable el navío por el cónsul ó por la autoridad extranjera; se dice entonces que el navío está condenado.

La innavegabilidad del navío no autoriza por sí misma el abandono de las mercancías. Importa poco á los propietarios de las mercancías que el navío sea innavegable, si ellas llegan á su destino. Si se llega á alquilar otro navío, las mercancías no pueden ser abandonadas (arts. 390 á 392). Respecto de ellas no hay innavegabilidad y por consiguiente, el abandono no es posible si no es que no se haya podido alquilar un navío para transportarlas á su destino (art 391) (2).

(1) Art. 863 *in fine* del Código de Comercio de México.

(2) Artículos 865, 867 á 869 del Código de Comercio de México.