

por naufragio ó pérdida de la carga, devolverán la cantidad recibida.

Art. 747. En el seguro de flete se habrá de expresar la suma á que asciende, la cual no podrá exceder de lo que aparezca en el contrato de fletamento. (*Arts. 801 y 802, Cód. alemán.*)

Si se permitiera el contrato sobre los anticipos hechos á cuenta, sin pacto de devolución por naufragio de la nave ó pérdida de la carga, no sólo resultaría que se aseguraba lo que no existía, sino también lo que de ningún modo podía correr el riesgo de perderse.

El contrato se funda en cosas reales, cosas manifiestas que puedan determinarse por una cantidad; y ¿de qué modo se aseguraría un anticipo que no había de correr los riesgos de la navegación, porque el asegurado lo tenía en su poder? Sería verdaderamente inmoral este contrato.

Supongamos que A asegura á B los fletes que ascienden á 5.000 pesetas, y que B. ha recibido á cuenta de la totalidad 2.000 antes de embarcarse. Se hace el buque á la mar y naufraga, y B. reclama de A 5.000 pesetas, siendo así que sólo ha perdido 3.000. El único medio lícito de que esta reclamación prosperase, sería el pacto previo de devolución de las 2.000 pesetas á los que las anticiparon á cuenta del resto de los fletes devengados.

La regla se ajusta estrictamente á los principios de la moral y del derecho, que no permiten que nadie se enriquezca con daño y perjuicio de otro, como sucedería si se cobrasen seguros sobre riesgos que no se habían corrido, en cuyo caso lo aleatorio del contrario resultaría sólo para el asegurador sin molestia ni gasto ninguno para el asegurado.

Del mismo modo resultaría inmoral é injusto que un flete de valor de 5.000 pesetas, según el contrato de fletamento, se asegurara en 6 ó en 10.000. Las cosas pueden y deben asegurarse por su valor, y la aspiración de quien las posee es no perderlas ó poderlas adquirir de nuevo como las tenía, en caso de pérdida; pero honradamente no puede aspirarse á pagar una prima con el propósito de engañar al asegurador, y lucrarse á costa suya en el caso entonces favorable y dichoso de ser víctima de un siniestro marítimo.

Art. 748. El seguro de beneficios se regirá por los pactos en que convengan los contratantes, pero habrá de consignarse en la póliza:

1º La cantidad determinada en que fija el asegurado el benefi-

cio, una vez llegado felizmente y vendido el cargamento en el puerto de destino.

2º La obligación de reducir el seguro, si, comparado el valor obtenido en la venta, descontados gastos y fletes, con el valor de compra, resultare menor que el valuado en el seguro.

El seguro de beneficios es una consecuencia lógica del seguro establecido sobre los fletes. Siendo las mismas las causas por que se prohibían en la legislación anterior ambos, rebatidas éstas, prevalecen en pro del uno las mismas razones que autorizan al otro.

No se trata de cosas que no existen, sino que, como hemos manifestado en otro lugar al ocuparnos de los fletes, se trata de las que tienen una existencia real y positiva, y corren el peligro de perderse por los riesgos del mar, elementos todos constitutivos del seguro.

Los que cargan un buque con mercaderías se proponen realizar con ellas un lucro estimando la relación existente entre la demanda y la oferta, y sumando los gastos que ocasiona el mismo transporte y todos los accesorios al mismo, para deducir por el precio que alcanzarán las cosas en el lugar de la venta el beneficio que las mismas han de rendir al vendedor.

Estas ganancias esperadas sin constituir un hecho terminante, cierto y seguro, tienen, sin embargo, una razón y una lógica que en el comercio sólo es destruida por la fatalidad.

Para demostrar el hecho, basta un solo ejemplo: A transporta naranjas de Valencia á Londres; estas naranjas se compran en el mercado valenciano á tres pesetas ciento, y los transportes y aduanas y la pérdida que el género sufra, eleva el ciento á cinco pesetas, y en Londres se venden á 15; el beneficio esperado, en vista del valor del género, resulta de 40 pesetas por cada centenar de naranjas.

Siendo, como es cierto, que se realiza este beneficio por existir tal diferencia en los precios, ¿no es este lucro esperado racional y lógico?

En tal concepto, es innegable la razón del seguro de beneficios, establecido en provecho de los comerciantes, y para mayor seguridad, y dando mayor campo á las especulaciones y al arrojo mercantil, muchas veces retraído y receloso, ó teniendo que pecar de temerario.

El Código en esta materia ha legislado con sabia previsión, porque no hace del seguro un contrato que pueda perjudicar al asegurador en beneficio del asegurado, cuyo lucro vendría á ser lo único efectivo, dada una arbitrariedad en la forma de contratar, sino que obliga á los contratantes á que consignent en la póliza, en primer término, la cantidad en

que fija el asegurado el beneficio una vez arribado con felicidad y vendido el cargamento en el puerto de destino. Mediante este requisito, al asegurador importa hacerse cargo del contrato que va á celebrarse, estudiándolo con conocimiento bastante para no comprometerse, sino á lo que probablemente, y siguiendo las cosas su curso normal, ha de dar como resultado la empresa mercantil objeto del contrato.

El segundo punto es también de verdadera importancia. Ya hemos dicho que no basta al que se asegura hacerlo de las cosas, sino que también busca con ellas un beneficio que realiza, mediante el seguro, en el caso de que las pierda por un riesgo del mar, y á este punto se refiere la última parte de nuestro párrafo anterior, porque en el caso de llegar felizmente las mercaderías y de venderse, resultando menor beneficio que el pactado por el núm. 1º de este artículo, el seguro se reduce por imposición expresa de la ley.

Este segundo punto de la ley nos parece algo apartado del principio que sienta el legislador cuando no le parece digno llevar al hombre como de la mano eternamente, y sujeto á una tutela que es en muchos casos contraria al principio de libertad y al de la propia personalidad humana.

El segundo número del artículo está escrito en beneficio del cargador, que es á quien importa la reducción del seguro, y con él la de la prima del mismo; pero poniendo en absoluto olvido al asegurador, que en el caso de pérdida de las cosas las satisface con arreglo al núm. 1º.

Á nuestro entender, bastaba con la consignación del primero de los requisitos, pues debe suponerse siempre que las personas que intervienen y realizan estos contratos son conocedoras de las cuestiones que envuelven, y que se comprometen, en su consecuencia, á lo que pueden y deben comprometerse: ni en más ni en menos. Además de lo dicho, salta á la vista una intrusión de la ley en la voluntad de los contratantes, y cuando el perjuicio que pudiera seguirse es conocido y estimado de todos, y una especie de riesgo nuevo que corre el asegurado, pagando prima de más si llega felizmente, y el asegurador dando mayores beneficios que los efectivos si las cosas perecen por riesgos del mar.

Es evidente que hay en esta cuestión algo que limita la acción de los contratantes, y mucho creado á favor de uno de ellos sin nada en compensación para el otro.

La cláusula, como dejamos manifestado, se ha hecho para el asegurado y en beneficio de la prima que ha de pagar, no para el asegurador, que en caso de pérdida satisface el beneficio prefijado en la póliza.

Art. 749. Podrá el asegurador hacer reasegurar por otros los efectos por él asegurados, en todo ó en parte, con el mismo ó dife-

rente premio; así como el asegurado podrá también asegurar el coste del seguro y el riesgo que pueda correr en la cobranza del primer asegurador. (*Art. 852, Cód. 1829; 793, alemán; 342, francés.*)

Este artículo viene en previsión de que no convenga al asegurador continuar el contrato, y como una vez realizado el acto, éste no puede rescindirse ni modificarse sin el concurso de todas las voluntades que intervinieron en él, el legislador concede la reaseguración en beneficio del asegurador, que no necesita la voluntad del asegurado para realizarla.

El hecho es una subrogación especial, porque el reasegurador viene á ocupar el puesto del asegurador primero, corriendo con todos los riesgos estipulados por éste, mediante la prima que se estipule.

Perdidas las cosas aseguradas, claro está que el asegurado se dirigirá contra el asegurador, que es la persona con quien trató, y por consiguiente, la que contrajo las obligaciones del acto, sin que para nada tenga que entenderse con el reasegurador.

El asegurador á su vez tiene con el reasegurador las mismas acciones que contra él ejercite el asegurado.

El asegurado puede por su parte asegurar el riesgo que pueda correr en la cobranza del primer asegurador, y de este modo garantiza el asegurador del reasegurador el cumplimiento de los deberes de éste en el caso de que sobrevenga un siniestro marítimo. El acto constituye una verdadera fianza, con la especialidad de la forma propia de estos contratos.

En cuanto al aseguramiento del coste del seguro por el asegurado, reproducimos, para su fácil comprensión, el siguiente ejemplo de los señores Gómez de La Serna y Reus y García en sus comentarios al Código de 1829: «Un comerciante hace asegurar un capital de 6.000 duros al 40 por 100: la prima será 600 duros. Si la expedición es feliz, los 600 duros serán pérdida para el asegurado; y si es desgraciada, recibirá su capital con deducción de la prima, es decir, recibirá 5.400 duros; de modo que bien se salve, bien perezca lo asegurado, siempre tendrá una pérdida de 600 duros. Pero si asegura la prima también con el mismo premio del 40 por 100, entonces, si el viaje es feliz, perderá 660 duros; y si es desgraciado, le tendrá que abonar el asegurador 5.400 duros por el capital asegurado, y 540 por la aseguración de la prima; es decir, que percibirá entre todo 5.940 duros, limitando su pérdida á 60 duros.

Art. 750. Si el capitán contratare el seguro, ó el dueño de las cosas aseguradas fuere en el mismo buque que las portearse, se de-

jará siempre un 10 por 100 á su riesgo, no habiendo pacto expreso en contrario. (*Art. 853, Cód. 1829.*)

El Código anterior no dejaba como éste el pacto en contrario, mediante el cual puede ó no, libremente, dejarse el 10 por 100 á riesgo del cargador ó del capitán, porque se estimaba deber en estas personas de correr con esta parte, para excitarlos, no sólo en el cumplimiento de sus deberes, sino en el mayor celo y vigilancia de las cosas. Dado el principio de libertad en la contratación, la medida adoptada por el Código vigente es la justa; cuando no media pacto ninguno, el capitán y el cargador que va en el mismo buque corren parte del riesgo, y cuando hay pacto, la voluntad de los contratantes es la ley del contrato.

Art. 751. En el seguro del buque se entenderá que sólo cubre el seguro las cuatro quintas partes de su importe ó valor, y que el asegurado corre el riesgo por la quinta parte restante, á no hacerse constar expresamente en la póliza pacto en contrario.

En este caso, y en el del artículo anterior, habrá de descontarse del seguro el importe de los préstamos tomados á la gruesa. (*Artículo 854, Cód. 1829.*)

Las disposiciones de este artículo se refieren á los mismos principios y se inspiran en la misma previsión á que nos referimos, ocupándonos del artículo precedente.

Art. 752. La suscripción de la póliza creará una presunción legal de que los aseguradores admitieron como exacta la evaluación hecha en ella de los efectos asegurados, salvo los casos de fraude ó malicia.

Si apareciere exagerada la evaluación, se procederá según las circunstancias del caso, á saber:

Si la exageración hubiere procedido de error y no de malicia imputable al asegurado, se reducirá el seguro á su verdadero valor, fijado por las partes de común acuerdo ó por juicio pericial. El asegurador devolverá el exceso de prima recibida, reteniendo, sin embargo, medio por 100 de este exceso.

Si la exageración fuere por fraude del asegurado, y el asegu-

rador lo probare, el seguro será nulo para el asegurado, y el asegurador ganará la prima, sin perjuicio de la acción criminal que le corresponda. (*Arts. 856 y 857, Cód. 1829; 797, alemán; 188, 189 y 190, ley belga; 336, Cód. francés.*)

La suscripción de la póliza crea una presunción *juris tantum* acerca de la exactitud de los objetos evaluados en ella, y en su virtud se supone que se admitió como exacta la evaluación y que lo es en realidad, mientras no se demuestre lo contrario.

La demostración incumbe al que impugna la evaluación suscrita por él mismo, valiéndose para ello de todos los medios de prueba, y dando como resultado la nulidad ó la reducción del seguro, según haya habido mala fe ó error por parte del que consignó el valor de los objetos asegurados. Los dos casos, el de error y el de fraude, son objeto de las disposiciones de este artículo para determinar la regla de procedimiento á que deben sujetarse los contratantes. El principal de los elementos es, sin duda, el juicio de peritos, que pueden determinar con exactitud el valor real de los objetos asegurados, y si su dictamen fuese que había exageración, en este caso, reduciéndose la póliza, el asegurado perdería el medio por 100 del exceso como castigo impuesto á su falta de celo y á la ninguna diligencia puesta en el cuidado de sus propios asuntos, cuyos resultados pudieran haber cedido en perjuicio de otro.

No puede menos de apreciarse equitativo el interés impuesto al exceso, porque el error no es descargo para quien tiene la obligación de conocer con toda exactitud lo que tan directamente le interesa, como son las cosas propias, con las cuales, por su indolencia ó falta de actividad, puede ocasionar pérdidas á un contratante que se fió de su buena fe y de la moralidad que debe suponerse en todo comerciante.

Cuando no existe error, y el exceso de evaluación obedece á un fraude que se propone realizar el asegurado, entonces la pena es distinta; el asegurador hace suya la prima, no responde del seguro y entrega al otro contratante á los Tribunales para que le juzguen y castiguen en el grado de criminalidad que corresponda al delito cometido.

Art. 753. La reducción del valor de la moneda nacional, cuando se hubiere fijado en extranjera, se hará al curso corriente en el lugar y en el día en que se firmó la póliza. (*Art. 858, Cód. 1829; 170, ley belga; 338, Cód. francés; 613, italiano.*)

De este modo se evitan fraudes y contiendas sobre el valor de las dis-

tintas monedas, sobre todo cuando se trata de países en los que no rige el sistema métrico, como ocurriría tratándose de reducir libras esterlinas ó *dollars* á pesetas.

Art. 754. Si, al tiempo de realizarse el contrato, no se hubiere fijado con especificación el valor de las cosas aseguradas, se determinará éste:

1º Por las facturas de consignación.

2º Por declaración de corredores ó peritos, que procederán tomando por base de su juicio el precio de los efectos en el puerto de salida, con más los gastos de embarque, flete y aduanas.

Si el seguro recayere sobre mercaderías de retorno de un país en que el comercio se hiciera sólo por permuta, se arreglará el valor por el que tuvieren los efectos permutados en el puerto de salida, con todos los gastos. (*Arts. 859 y 860, Cód. 1829; 339 y 340, francés.*)

Obedece á una lógica de procedimiento todo el artículo, y su última disposición, sobre todo, en armonía con la del 340 del Código francés, señala en las permutas como valor el que tengan los objetos dados á cambio de las mercaderías en el puerto de su embarque, agregando á su valor los gastos ocasionados en el transporte que imprimen mayor altura en los precios.

Lo conveniente es observar estrictamente la ley y consignar en la póliza todos los detalles, con objeto de evitarse estas regulaciones, en las que siempre surgen disgustos para las partes que contrataron, cualquiera que sea la resolución que recaiga en definitiva.

§ 3º

Obligaciones entre el asegurador y el asegurado.

Art. 755. Los aseguradores indemnizarán los daños y perjuicios que los objetos asegurados experimenten por alguna de las causas siguientes:

1º Varada ó empeño del buque, con rotura ó sin ella.

2º Temporal.

3º Naufragio.

4º Abordaje fortuito.

5º Cambio de derrota durante el viaje, ó de buque.

6º Echazón.

7º Fuego ó explosión, si aconteciere en mercaderías, tanto á bordo como si estuviesen depositadas en tierra, siempre que se hayan alijado por orden de la autoridad competente, para reparar el buque ó beneficiar el cargamento; ó fuego por combustión espontánea en las carboneras de los buques de vapor.

8º Apresamiento.

9º Saqueo.

10. Declaración de guerra.

11. Embargo por orden del Gobierno.

12. Retención por orden de Potencia extranjera.

13. Represalias.

14. Cualesquiera otros accidentes ó riesgos de mar.

Los contratantes podrán estipular las excepciones que tengan por conveniente, mencionándolas en la póliza, sin cuyo requisito no surtirán efecto. (*Art. 861, Cód. 1829; 824, alemán; 178, ley belga; 350, Cód. francés; 615, italiano.*)

La principal obligación en todo seguro es la de satisfacer por el asegurador las pérdidas que en sus cosas haya experimentado el que se aseguró por los riesgos del mar. Entre estas pérdidas, se cuenta la parte que por averías comunes tenga que pagar el asegurado, conforme á las reglas de que nos ocuparemos más adelante al tratar de las averías. Como regla general, puede decirse que todas las pérdidas ó menoscabos que experimenten las cosas por los riesgos del mar corresponde exclusivamente al asegurador de las mismas.

Al ocuparse de esta clase de accidentes, para los que se ha creado el seguro, dicen Lyon-Caen y Renault que «pueden definirse los que se realizan ó sobrevienen por el mar mismo, bien sean producidos por la acción de los elementos, ó bien lo sean por el hombre. No es necesario, añaden, que el mar sea la causa del siniestro; en general, basta con que sea teatro del mismo.»

Mediante estos principios, no basta que el mar sea teatro, sino que es preciso que sea con motivo suyo el siniestro, bien por accidentes del ele-

mento en que se navega, bien porque los que sobrevengan sobre él hagan más sensible la situación de los que lo sufren.

Puede darse el caso de una arribada forzosa con averías, cuya reparación se haga precisa é inmediata, y que una vez arribado el buque, se practique la descarga del mismo, y se depositen en la forma legal establecida los géneros de cargamento, ocurriendo también durante las reparaciones de la nave, un incendio, un hundimiento, una inundación, etc., en el almacén de depósitos, siniestro que ocasione la pérdida total ó parcial del cargamento. En estas circunstancias, no cabe vacilación ni duda: de los objetos perdidos responde el asegurador del riesgo marítimo, porque por un accidente del mar se han originado las situaciones sucesivas, que eran necesarias para la conservación de los géneros, y en las cuales han perecido á consecuencia del riesgo que las colocó en la situación en que se hallaban al perderse.

Toda pérdida ó menoscabo, repetimos, que provenga de accidentes del mar, sin que sea preciso que se realice sobre el mismo, corresponde al que aseguró esta clase de riesgos y peligros.

Antes de detallar los puntos esenciales del artículo, á fin de hacerlo más comprensible, aclararemos algunos de sus términos.

Se entiende por *varada*, el acto de encallar la embarcación en un banco de arena, en las peñas ó sobre la costa.

Es *naufragio*, la pérdida ó ruina del buque, desaparezca ó no éste debajo de las olas, desde el momento en que no es posible utilizarlo para la navegación.

El *abordaje* es el choque de una nave con otra.

Se llama *derrota*, al rumbo determinado de los buques durante una navegación.

Por *echazón* se entiende, el acto de arrojar la carga y las cosas que hacen peso para aligerar el buque durante un temporal.

Con idea clara de estos términos es verdaderamente sencilla y comprensible la explicación del artículo de que nos ocupamos. La *varada* de un buque, con ó sin rotura, puede en algunas ocasiones equivaler al naufragio, porque la encalladura es de tal género que no es posible sacar al buque de su empeño y se hace preciso abandonarlo. Pero, aun dándose el caso sin rotura, y con la fortuna de poder desencallar, bien valiéndose de las mareas, bien de cualquiera otra circunstancia, los géneros embarcados pueden sufrir pérdidas por las mismas consecuencias del choque, las cuales se definen perfectamente como riesgos del mar; y nada decimos cuando hay rotura de alguna cuaderna, del timón, etc., y cuando las aguas inundan una parte del buque, porque el caso entonces no ofrece duda de ninguna clase.

En los temporales, prescindiendo del gravísimo riesgo que corren los hombres, y concretándonos á la lucha del buque con los elementos, los géneros embarcados suelen sufrir notablemente; puede llegarse por esta causa hasta la echazón, y en último término hasta el naufragio, siendo consecuencia frecuente de todo temporal, la pérdida de botes y aparejos, y el corte de palos cuyos menoscabos provienen de riesgos que corren á cargo del asegurador del buque, ó del cargamento, según los casos.

El abordaje ha de ser fortuito, para que sea objeto del seguro y corresponda al asegurador. No se comprendería que el abordaje premeditado, el que se buscó por el capitán del buque, fuera á cargo de los aseguradores, porque no se trataría entonces de un contrato aleatorio, sino de un contrato en el cual una de las partes iba á dedicarse á abordar los buques que encontrase, en la seguridad de proporcionarse tal distracción á costa de un asegurador cualquiera. Ha de ser fortuito, hijo de la casualidad, que provenga de otra nave, ó por una necesidad que constituya la única salvación del buque.

Entendemos nosotros que el abordaje, buscado por el mismo capitán del buque, puede y debe en ciertas circunstancias considerarse como fortuito, para los efectos de que corra por los aseguradores. Un buque de comercio se ve, por ejemplo, atacado por piratas ó enemigos de su nación; se defiende primero con las armas de fuego de que disponga, y después, contando con sus buenas condiciones marineras, pone la proa á uno de los barcos que le atacan, lo echa á pique y se salva, pero no sin desperfectos ni averías considerables. Este abordaje, ¿es ó no fortuito? Es tan fortuito como el temporal, el naufragio ó el fuego, que no se esperan, y que se afrontan con valor para vencerlos cuando se tienen.

Con respecto del cambio de derrota ó de buque, haremos constar que no ha de ser voluntario ni anterior al viaje, á menos que se tenga el consentimiento de los aseguradores (véase el núm. 1º del artículo siguiente). Cuando el cambio es forzoso, como viene á resultar en definitiva en provecho de los aseguradores, puesto que debe causarse por algún peligro evidente y cierto, justo es que siga, aun en tales condiciones, subsistente el seguro y las responsabilidades de los contratantes.

En cuanto al caso de fuego, Lyon-Caen y Renault distinguen los casos en que éste provenga por caso fortuito, vicio propio de las cosas, ó falta del capitán. El reconocimiento de la causa que lo ocasiona es importante, dicen, porque, en principio general, el asegurador no corre el riesgo de los vicios de las cosas aseguradas ni de la baratería del patrón.

El fuego en un buque puede presumirse *juris tantum* fortuito, porque sus consecuencias son de tal índole, que á las mismas personas interesa el evitarlo. Son tantas y tan diferentes las causas que pueden producirlo, que

el haber hecho el Código la indicación de fortuito, hubiera sido ocasión de mil litigios. Es evidente que nadie responde de la mala fe, de la baratería, ni de la intención de perjudicar que pueda existir en el ánimo y en la conducta de una persona; pero también es cierto que la buena fe se presume mientras no se demuestre lo contrario, y en este sentido, que es el de nuestra legislación, el asegurador es siempre responsable de esta clase de siniestros. Ahora bien; ¿prueba el asegurador que el fuego se originó por vicio propio de las cosas ó por causa del capitán? En este caso cesará legalmente su responsabilidad, por recaer sobre quien fué causa del siniestro ó no acondicionó las cosas en la forma que se previene cuando se trata de sustancias ó géneros de fácil combustión.

La combustión espontánea en las carboneras es un caso frecuente, que puede, sin embargo, evitarse, usando de ciertas precauciones conocidas por los hombres de mar y por los mineros.

Nada es menester decir del apresamiento, que ofrece gran claridad en su explicación, como otros puntos sobre los que hemos pasado; pero con respecto del saqueo, si diremos que es preciso que se cometa á bordo, y usando de fuerza y violencia á mano armada, porque el robo ó hurto, de otra suerte, se consideran culpa del capitán, y no van, por consiguiente, á cargo de los aseguradores, si no ha mediado pacto expreso en contrario. (Véase el núm. 5º del artículo siguiente.)

La declaración de guerra; el embargo por orden del Gobierno, siempre que no lo motive el comercio de contrabando, en cuyo caso serían cómplices los aseguradores; las represalias, que es un elemento de la guerra para destruir el comercio de las naciones enemigas, y devolver daño por daño; y, en conjunto, cualesquiera otros accidentes ó riesgos de mar, son de cuenta de los aseguradores.

El Código, en previsión de que algunos de estos riesgos no quieran correrse por los aseguradores, determinando las cosas objeto del seguro, da derecho á los contratantes para exceptuar las que no sean de su agrado, dejando así en mayor libertad á unas y á otras partes, y previniendo que lo que no se exceptúe, por estipulación, mencionándolo en la póliza, se considerará, como incluido en ella, en la forma del artículo.

Art. 756. No responderán los aseguradores de los daños y perjuicios que sobrevengan á las cosas aseguradas por cualquiera de las causas siguientes, aunque no se hayan excluido en la póliza:

1º Cambio voluntario de derrotero de viaje, ó de buque, sin expreso consentimiento de los aseguradores.

2º Separación espontánea de un convoy, habiéndose estipulado que iría en conserva con él.

3º Prolongación de viaje á un puerto más remoto que el designado en el seguro.

4º Disposiciones arbitrarias y contrarias á la póliza de fletamento ó al conocimiento, tomadas por orden del fletante, cargadores y fletadores.

5º Baratería de patrón, á no ser que fuera objeto del seguro.

6º Mermas, derramas y dispendios procedentes de la naturaleza de las cosas aseguradas.

7º Falta de los documentos prescritos en este Código, en las Ordenanzas y Reglamentos de Marina ó de Navegación, ú omisiones de otra clase del capitán, en contravención de las disposiciones administrativas, á no ser que se haya tomado á cargo del asegurador la baratería del patrón.

En cualquiera de estos casos los aseguradores harán suyo el premio, siempre que hubieren empezado á correr el riesgo. (*Artículos 862, 863 y 864, Cód. 1829; 825, alemán; 182, 183 y 184, ley belga; 351, 352 y 353, Cód. francés; 617 y 618, italiano.*)

El artículo que precede á éste se ocupa de los riesgos que comprende la póliza, consignense ó no se consignen, y el presente se ocupa de los riesgos de que no responden los aseguradores, aun cuando no hayan tenido la previsión de consignar esta exclusión en la póliza del seguro.

Los cuatro primeros números pueden fácilmente abarcarse de una sola ojeada, recordando lo que en artículos anteriores hemos dicho con respecto de la consideración que merece á los aseguradores tanto el buque, por sus condiciones, como el capitán que sólo manda por su crédito y pericia, como la duración del viaje, y todos los demás accidentes y circunstancias que hacen menor el riesgo y hasta pueden evitarlo; recordando lo que anteriormente decíamos, puede venirse lógicamente en consecuencia de las razones que abonan la irresponsabilidad de los aseguradores cuando sin necesidad se cambia la derrota, ó el buque, ó se separa éste del convoy, ó prolonga el viaje, dirigiéndose á puertos más remotos, ó, en fin, se dictan disposiciones contrarias á las que se tomaron en la póliza de fletamento, y eran una garantía para los mismos aseguradores.