

## CAPÍTULO XII

De los seguros marítimos, según el vigente Código de Comercio.—Motivos y fundamentos.—De la forma del contrato de seguros marítimos.—De las cosas que pueden ser aseguradas y de su evaluación.—Obligaciones entre el asegurador y asegurado.—De los casos en que se anula, rescinde ó modifica el contrato de seguro.—Del abandono de las cosas aseguradas.

### Derecho vigente.

152.—Respecto al seguro marítimo, cuya naturaleza y efectos quedan indicados, concede el vigente Código de Comercio una gran amplitud al permitir que puedan celebrarse sobre cuanto sea materia de transacciones mercantiles y se halle sujeto á los riesgos de la navegación, con tal de que su valor pueda determinarse fijamente. Es innegable que el contrato de seguros marítimos se encontraba en el antiguo Código de Comercio materialmente aprisionado por limitaciones y prohibiciones que ahogaban la acción creadora del espíritu mercantil. Para convencerse de esta verdad, basta recordar que el Código antiguo prohibe asegurar el flete del cargamento existente á bordo, las ganancias calculadas y no realizadas sobre el mismo cargamento, las cantidades tomadas á la gruesa, los premios de los préstamos hechos á riesgo marítimo, el total valor de los efectos pertenecientes al Capitán ó al cargador que vaya á bordo con los mismos, y, por fin, los buques por más de las cuatro quintas partes de su valor, descontados los préstamos tomados á la gruesa sobre ellos.

Todas estas prohibiciones, que están inspiradas en una errónea apreciación de la naturaleza jurídica de dichos objetos,

ó en el sistema preventivo que consiste en llevar al hombre por la mano para que no se perjudique, han desaparecido del vigente Código, unas como contrarias al concepto más espiritualista que tiene formado la ciencia moderna de las cosas jurídicas, y otras como opuestas al principio de libertad de contratación, que es una de las bases del nuevo Código.

Que los fletes del cargamento existente á bordo, son cosas que tienen existencia jurídica real y positiva; que se hallan expuestas al peligro de perderse, en todo ó en parte, por accidentes marítimos, y que, en este sentido, pueden ser objeto del contrato de seguros, quedó demostrado cumplidamente al tratar del contrato de préstamo á la gruesa, con el cual tantos puntos de analogía ó semejanza ofrece. De igual modo deben considerarse los beneficios ó ganancias que se espera obtener del cargamento, los cuales, aunque no existan en el espacio, tienen existencia real en el tiempo, como las cosechas que espera recoger el labrador, y contra cuya pérdida suele preverse por medio del seguro terrestre. Y los mismos fundamentos son aplicables á los premios ó intereses pactados en los préstamos á la gruesa, los cuales de igual modo pueden ser objeto del contrato de seguros. Y en cuanto á la prohibición impuesta al mutuuario en aquellos contratos de asegurar el capital y los intereses, en el caso de que se vea obligado á pagarlos, por haber llegado á buen puerto el buque ó la carga, también carece de fundamento, toda vez que este contrato reúne los caracteres esenciales del seguro marítimo, como no ha podido menos de reconocer uno de los más doctos jurisconsultos modernos en materia comercial, á pesar de profesar un criterio distinto sobre este particular. Finalmente, la prohibición de asegurar las naves por todo su valor y el cargamento por más de los nueve décimos de su importe, no tienen otro apoyo que el temor á los abusos que podrían cometer el Capitán ó naviero y los cargadores, si no tuviesen interés alguno en la conservación del buque ó cargamento asegurados.

Esta misma consideración es la que invocan los sostenedores del sistema preventivo, aplicado al contrato de seguros, para justificar las demás prohibiciones que descansan en anticuadas teorías jurídicas. Cuán débil será este argumento ba-

sado en el temor á los abusos de la libertad en el orden de la contratación privada, lo demuestra la misma ineficacia de los remedios con que se pretende atajarlos, y la imposibilidad absoluta de llevar á la práctica la aplicación lógica de un principio que despoja al hombre de la noble prerrogativa de agente libre y responsable de todas sus obras.

Inspirándose, por tanto, el vigente Código en estos principios fundamentales, ensancha la esfera de acción del individuo en todo lo relativo al contrato de seguros marítimos, permitiendo que se celebre sobre todo lo que sea materia de transacciones mercantiles sujetas al riesgo de la navegación, y cuyo valor pueda fijarse de una manera determinada.

En su consecuencia, declara que puede constituirse el seguro marítimo sobre el importe de los fletes y del beneficio probable del cargamento, y sobre todo el valor del buque ó de las mercancías, aunque contratase el seguro el Capitán ó dueño de las mismas que fuera á bordo, dictando las reglas oportunas acerca de la manera de celebrar el contrato de seguro sobre el flete devengado ó anticipado y sobre los beneficios. É infiérese que hace idéntica declaración acerca de la facultad de contratar el seguro sobre las cantidades tomadas á la gruesa y los premios de los préstamos, en el mero hecho de suprimir los textos que en el Código antiguo declaran nulo el seguro contraído sobre estas cosas.

Verdad es que el Código vigente mantiene la naturaleza del seguro marítimo cuando recae sobre la vida de tripulantes y pasajeros; pero esta declaración, así como el no hacerse mérito del seguro sobre la libertad de los navegantes, significa solamente que los seguros sobre la libertad y sobre la vida de las personas, no se rigen por los principios del seguro marítimo, con los cuales no tiene analogía alguna, sino por las reglas establecidas al tratar de los seguros sobre la vida y otros especiales.

Pasando á los cambios que se introducen en la doctrina del Código, aclarándola y completándola para que presente un conjunto sistemático y armónico acerca de este importantísimo contrato, se han hecho desaparecer todos ó casi todos los defectos é imperfecciones que habían puesto de relieve la

práctica de los negocios y la crítica de los jurisconsultos.

Una rápida enumeración de las principales innovaciones de esta clase que introduce el vigente Código, bastará para demostrar la perfección que en el mismo alcanza la doctrina sobre seguros marítimos, comparada con la que ha regido en el Código antiguo.

Se ha dudado en qué casos y con qué circunstancias podía el buque ser objeto del seguro; y el Código vigente declara que puede serlo hallándose en lastre ó cargado, anclado en el puerto ó en viaje, y que también es asegurable la máquina en los buques de vapor.

Se acusa al Código antiguo de falta de lógica y de sistema por no establecer distinción alguna entre los motivos que hayan inducido al asegurado á dar una estimación exagerada á los efectos, fundándose la acusación en que no sólo se equiparan el error y el fraude ó dolo, sino que sale más perjudicado el que obró por equivocación, que el que procedió con malicia; y el Código vigente, reconociendo la evidente justicia de esta objeción, establece que si la exageración en el valor de los efectos asegurados procediere de error, se reduzca el valor del seguro á su verdadera estimación, en los mismos términos establecidos actualmente, y que, si procediere de fraude, sea nulo el seguro para el asegurado, ganando el asegurador el premio convenido.

El art. 864 del Código antiguo envuelve una evidente contradicción, pues en la primera parte dispone que no responden los aseguradores de los daños que sobrevengan á la nave por no llevar en regla los documentos que prescriben las Ordenanzas de Marina, y en la segunda, por el contrario, les hace responsables de los perjuicios que esta falta pueda causar al cargamento; cuya contradicción desaparece en el vigente con la supresión de este último extremo.

De poco equitativa se ha calificado la disposición que atribuye al asegurador las dos terceras partes del premio correspondiente á la vuelta, en los seguros de carga por viaje redondo, cuando traiga menos de dicha cantidad; y el Código vigente, comprendiéndolo así, dispone que en este caso se rebajará el premio en proporción al cargamento que trajere,

abonándose además al asegurador  $\frac{1}{2}$  por 100 de la parte que dejare de conducir.

No determina tampoco el Código antiguo cuándo ha de comunicar el asegurado al asegurador las noticias que reciba sobre los daños ó pérdida de las cosas aseguradas; cuya omisión subsana el vigente, extendiendo la obligación á todo lo referente al curso de la navegación.

Por demasiado absolutos se tienen los términos con que el Código antiguo prohíbe el seguro sobre géneros de ilícito comercio; y en el vigente se limita esta prohibición á aquellos cuya introducción esté prohibida en el país del pabellón del buque.

La facilidad de las comunicaciones y la aplicación de la electricidad á la correspondencia telegráfica, hacen absurda la presunción establecida en el Código antiguo para saber cuándo se tiene noticia del arribo de las cosas aseguradas al puerto donde tienen su consignación; y el Código vigente, fundándose en que aquel portentoso invento ha cambiado radicalmente las condiciones de la vida social, asienta sobre otras bases, inspiradas en estos grandes cambios, la indicada presunción legal.

Ofrece duda si es aplicable al asegurador lo dispuesto respecto del asegurado cuando contratare el seguro por medio de comisionado, sabiendo la pérdida total ó parcial de las cosas aseguradas, y si rige, por el contrario, respecto de los asegurados lo prevenido acerca de los aseguradores en el caso de que, siendo varios, hubiere procedido alguno de buena fe; y el Código vigente resuelve ambas dudas, declarando, en cada caso, que lo dispuesto respecto del asegurado se entienda aplicable al asegurador y viceversa.

Equipara el Código antiguo la pérdida total de las cosas aseguradas al menoscabo que éstas sufren, siempre que disminuya en tres cuartas partes el valor de las mismas; disposición altamente justa y observada por casi todos los pueblos marítimos; pero al tratarse del menoscabo que hace inservible ó deja inhabilitado un buque para navegar, dicho Código no fija regla alguna. De manera que queda sujeto este punto á los usos y costumbres de cada plaza marítima y á las opiniones de los

escritores ó intérpretes del derecho que suelen enumerar algunos casos en que se considera inhabilitado un buque para navegar por naufragio, varada ó cualquiera otro accidente del mar. El Código vigente pone término á esta incertidumbre, declarando que un buque queda inhabilitado para continuar el viaje al puerto de su destino, si los gastos para desencallar, ponerlo á flote ó repararlo excedieren de las tres cuartas partes del valor en que estuviere asegurado; y añade el Código vigente que, en estos casos, tendrá obligación el asegurado de dar aviso del suceso al asegurador telegráficamente, siendo posible, y si no, por el primer correo siguiente al recibo de la noticia.

Del propio modo se halla deficiente el Código antiguo en un punto de la mayor importancia, pues concediendo al asegurado el derecho de hacer abandono del buque, después de haber transcurrido dicho plazo sin recibir noticia del mismo, prescinde de la justificación de esta falta de noticia, que es un requisito esencial para hacer uso de aquel derecho; y el vigente llena también esta omisión, describiendo la manera de producir una completa justificación de este hecho negativo.

Tampoco resultan bien determinados y deslindados en el Código antiguo dos actos que importa sobremanera distinguir con referencia á la acción de abandono, que son, á saber: el propósito de los aseguradores de ejercer este derecho, y la reclamación formal del abandono de los efectos asegurados, verificada con los requisitos prevenidos en el mismo Código, los cuales son necesarios para que el abandono quede definitivamente hecho á favor del asegurador y produzca todos los efectos legales. Mas aunque el Código reconoce implícitamente esta distinción entre aquellos dos actos, no la señala con la debida claridad, como lo demuestra la circunstancia de fijar solamente plazos para que el asegurado ponga en conocimiento del asegurador el propósito de hacer el abandono, dejando al arbitrio del primero la época ó el tiempo en que ha de formalizarlo, con las solemnidades requeridas, en favor del asegurado; lo cual, además de producir cierta confusión, nociva siempre á los intereses mercantiles, perjudica notablemente al asegurador, que entre tanto carece de los datos y documentos necesarios para considerar admisible ó no la reclamación. El

Código vigente concluye con esta incertidumbre y confusión, fijando dos plazos distintos; uno para que el asegurado ponga en conocimiento del asegurador el propósito de hacer el abandono, que es siempre el mismo, cualquiera que sea el punto en que haya ocurrido el siniestro, y otro para formalizarlo, que varía según el lugar en que haya sobrevenido la pérdida de los efectos asegurados.

Por último, el Código vigente ha llenado otra omisión del antiguo respecto al plazo dentro del cual debe pagarse el importe del seguro, cuando no se hubiere fijado en la póliza, y este término se ha fijado en sesenta días, contados desde que el asegurador admitió solemnemente el abandono ó desde que fué declarado admisible en juicio.

Además de estas innovaciones que contiene el vigente, completan la doctrina sobre tan importante materia varias disposiciones relacionadas con la justificación y liquidación de las averías.

Tales son las que señalan el lugar en donde debe procederse á la liquidación de la indemnización del seguro y el máximo que pueda exigirse por la de los buques; las que atribuyen al naviero ó Capitán la facultad de practicar ó no la reparación que necesitare el buque, y al asegurador la de descontar el valor del que se hubiere inhabilitado ó de los restos del que se hubiere perdido, cuando el asegurado no hiciera la correspondiente declaración de abandono; las que establecen los trámites para reclamar del asegurador los gastos á que ascienda la avería gruesa satisfecha por el asegurado, no pudiendo éste en ningún caso exigir mayor suma que la que importe el valor total del seguro; y las que tratan de la justificación y valuación de las averías simples sobrevenidas en mercaderías aseguradas; disposiciones todas basadas en los principios fundamentales del contrato de seguros y en las prácticas y costumbres del comercio marítimo.

Derecho vigente.

*De la forma del contrato de seguros marítimos.*

153.—Para ser válido el contrato de seguro marítimo, habrá de constar por escrito en póliza firmada por los contratantes.

Esta póliza se extenderá y firmará por duplicado, reservándose un ejemplar cada una de las partes contratantes (1).

La póliza del contrato de seguro contendrá, además de las condiciones que libremente consignent los interesados, los requisitos siguientes:

- 1.º Fecha del contrato, con expresión de la hora en que queda convenido.
  - 2.º Nombre, apellidos y domicilio del asegurador y asegurado.
  - 3.º Concepto en que contrata el asegurado, expresando si obra por sí ó por cuenta de otro.
- En este caso, el nombre, apellidos y domicilio de la persona en cuyo nombre hace el seguro.
- 4.º Nombre, puerto, pabellón, matrícula del buque asegurado ó del que conduzca los efectos asegurados.
  - 5.º Nombre, apellido y domicilio del Capitán.
  - 6.º Puerto ó rada en que han sido ó deberán ser cargadas las mercaderías aseguradas.
  - 7.º Puerto de donde el buque ha partido ó debe partir.
  - 8.º Puertos ó radas en que el buque debe cargar, descargar ó hacer escalas por cualquier motivo.
  - 9.º Naturaleza y calidad de los objetos asegurados.
  10. Número de los fardos ó bultos de cualquier clase, y sus marcas, si las tuvieren.
  11. Epoca en que deberá comenzar y terminar el riesgo.
  12. Cantidad asegurada.
  13. Precio convenido por el seguro, y lugar, tiempo y forma de su pago.
  14. Parte del premio que corresponda al viaje de ida y al de vuelta, si el seguro fuere á viaje redondo.
  15. Obligación del asegurador de pagar el daño que sobrevenga á los efectos asegurados.
  16. El lugar, plazo y forma en que habrá de realizarse el pago (2).

Los contratos y pólizas de seguro que autoricen los agentes

(1) Art. 737 del vigente Código de Comercio.

(2) Art. 738 de id.

consulares en el extranjero, siendo españoles los contratantes ó alguno de ellos, tendrán igual valor legal que si se hubiesen verificado con intervención de corredor (1).

En un mismo contrato y en una misma póliza podrá comprenderse el seguro del buque y de la carga, señalando el valor de cada cosa, y distinguiendo las cantidades aseguradas sobre cada uno de los objetos, sin cuya expresión será ineficaz el seguro.

Se podrá también en la póliza fijar premios diferentes á cada objeto asegurado.

Varios aseguradores podrán suscribir una misma póliza (2).

En los seguros de mercaderías podrá omitirse la designación específica de ellas y del buque que haya de transportarlas, cuando no consten estas circunstancias al asegurado.

Si el buque en estos casos sufre accidente de mar, estará obligado el asegurado á probar, además de la pérdida del buque, su salida del puerto de carga, el embarque por su cuenta de los efectos perdidos y su valor, para reclamar la indemnización (3).

Las pólizas del seguro podrán extenderse á la orden del asegurado, en cuyo caso serán endosables (4).

*De las cosas que pueden ser aseguradas, y de su evaluación.*

154.—Podrán ser objeto del seguro marítimo:

- 1.º El casco del buque en lastre ó cargado, en puerto ó en viaje.
- 2.º El aparejo.
- 3.º La máquina, siendo el buque de vapor.
- 4.º Todos los pertrechos y objetos que constituyen el armamento.
- 5.º Víveres y combustible.
- 6.º Las cantidades dadas á la gruesa.
- 7.º El importe de los fletes y el beneficio probable.

(1) Art. 739 del vigente Código de Comercio.  
 (2) Art. 740 de id.  
 (3) Art. 741 de id.  
 (4) Art. 742 de id.

8.º Todos los objetos comerciales sujetos al riesgo de navegación, cuyo valor puede fijarse en cantidad determinada (1).

Podrán asegurarse todos ó parte de los objetos expresados en el artículo anterior, junta ó separadamente, en tiempo de paz ó de guerra, por viaje ó á término, por viaje sencillo ó por viaje redondo, sobre buenas ó malas noticias (2).

Si se expresare genéricamente en la póliza que el seguro se hacía sobre el buque, se entenderán comprendidos en él las máquinas, aparejo, pertrechos, cuando esté adscrito al buque; pero no su cargamento, aunque pertenezca al mismo naviero.

En el seguro genérico de mercaderías no se reputarán comprendidos los metales amonedados ó en lingotes, las piedras preciosas ni las municiones de guerra (3).

El seguro sobre flete podrá hacerse por el cargador, por el fletante ó el Capitán; pero éstos no podrán asegurar el anticipo que hubieren recibido á cuenta de su flete sino cuando hayan pactado expresamente que, en caso de no devengarse aquél por naufragio ó pérdida de la carga, devolverán la cantidad recibida (4).

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 (5).

El seguro de beneficios se regirá por los pactos en que convengan los contratantes, pero habrán de consignarse en la póliza:

1.º La cantidad determinada en que fija el asegurado el beneficio, una vez llegado felizmente y vendido el cargamento en el puerto de destino.

2.º 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 (6).

(1) Art. 743 del vigente Código de Comercio.  
 (2) Art. 744 de id.  
 (3) Art. 745 de id.  
 (4) Art. 746 de id.  
 (5) Art. 747 de id.  
 (6) Art. 748 de id.

Podrá el asegurador hacer reasegurar por otros los efectos por él asegurados, en todo ó en parte, con el mismo ó diferente premio; así como el asegurado podrá también asegurar el coste del seguro y el riesgo que pueda correr en la cobranza del primer asegurador (1).

Si el Capitán contratara el seguro, ó el dueño de las cosas aseguradas fuere en el mismo buque que los porteara, se dejará siempre un 10 por 100 á su riesgo, no habiendo pacto expreso en contrario (2).

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 (3).

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 dolo 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,  $\frac{1}{2}$  por 100 de este exceso.

Si la exageración fuere por fraude del asegurado, y el asegurador lo probare, el seguro será nulo para el asegurado, y el asegurador ganará la prima, sin perjuicio de la acción criminal que le corresponda (4).

La reducción del valor de la moneda nacional, cuando se

(1) Art. 749 del vigente Código de Comercio.

(2) Art. 750 de id.

(3) Art. 751 de id.

(4) Art. 752 de id.

hubiere fijado en extranjería, se hará al curso corriente en el lugar y en el día en que se firmó la póliza (1).

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

1.º Por las facturas de consignación.

2.º 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 hiciere sólo por permuta, se arreglará el valor por el que tuvieren los efectos permutados en el puerto de salida, con todos los gastos (2).

*Obligaciones entre el asegurador y el asegurado.*

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

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

2.º Temporal.

3.º Naufragio.

4.º Abordaje fortuito.

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

6.º Echazón.

7.º 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.

8.º Apresamiento.

9.º Saqueo.

10. Declaración de guerra.

11. Embargo por orden del Gobierno.

(1) Art. 753 del vigente Código de Comercio.

(2) Art. 754 de id.

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 (1).

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:

- 1.º Cambio voluntario de derrotero de viaje ó de buque, sin expreso consentimiento de los aseguradores.
- 2.º Separación espontánea de un convoy, habiéndose estipulado que iría en conserva con él.
- 3.º Prolongación de viaje á un puerto más remoto que el designado en el seguro.
- 4.º Disposiciones arbitrarias y contrarias á la póliza de fletamento ó al conocimiento, tomadas por orden del fletante, cargadores y fletadores.
- 5.º Baratería de patrón, á no ser que fuera objeto del seguro.
- 6.º Mermas, derramas y dispendios procedentes de la naturaleza de las cosas aseguradas.
- 7.º 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 (2).

En los seguros de carga contratados por viaje redondo, si el asegurado no encontrare cargamento para el retorno, ó solamente encontrare menos de las dos terceras partes, se rebajará el premio de vuelta proporcionalmente al cargamento que trajere, abonándose además al asegurador  $\frac{1}{2}$  por 100 de la parte que dejare de conducir.

(1) Art. 755 del vigente Código de Comercio.

(2) Art. 756 de id.

No procederá, sin embargo, rebaja alguna en el caso de que el cargamento se hubiere perdido en la ida, salvo pacto especial que modifique la disposición de este artículo (1).

Si el cargamento fuere asegurado por varios aseguradores en distintas cantidades, pero sin designar señaladamente los objetos del seguro, se pagará la indemnización, en caso de pérdida ó avería, por todos los aseguradores, á prorrata, de la cantidad asegurada por cada uno (2).

Si fueren designados diferentes buques para cargar las cosas aseguradas, pero sin expresar la cantidad que ha de embarcarse en cada buque, podrá el asegurado distribuir el cargamento como mejor le convenga, ó conducirlo á bordo de uno solo, sin que por ello se anule la responsabilidad del asegurador. Mas si hubiere hecho expresa mención de la cantidad asegurada sobre cada buque, y el cargamento se pusiere á bordo en cantidades diferentes de aquellas que se hubieren señalado para cada uno, el asegurador no tendrá más responsabilidad que la que hubiere contratado en cada buque. Sin embargo, cobrará  $\frac{1}{2}$  por 100 del exceso que se hubiere cargado en ellos sobre la cantidad contratada.

Si quedare algún buque sin cargamento, se entenderá anulado el seguro en cuanto á él, mediante el abono antes expresado de  $\frac{1}{2}$  por 100 sobre el excedente embarcado en los demás (3).

Si por inhabilitación del buque antes de salir del puerto la carga se trasbordase á otro, tendrán los aseguradores opción entre continuar ó no el contrato, abonando las averías que hubieren ocurrido; pero si la inhabilitación sobreviniere después de empezado el viaje, correrán los aseguradores el riesgo, aun cuando el buque fuere de diferente porte y pabellón que el designado en la póliza (4).

Si no se hubiere fijado en la póliza el tiempo durante el cual hayan de correr los riesgos por cuenta del asegurador, se

(1) Art. 757 del vigente Código de Comercio.

(2) Art. 758 de id.

(3) Art. 759 de id.

(4) Art. 760 de id.