

53. Cualquiera cargador estará obligado á presentar al capitán los conocimientos extendidos y llenos, en la forma en que se hubieren ajustado, dentro de dos días contados desde aquel en que fueren cargadas las mercaderías; y el dicho capitán deberá firmarlos, sin que en esto haya dilación de una ni otra parte, que exceda al día de correo de aquella semana.

54. Cuando por muerte, enfermedad, ausencia ú otro accidente del capitán del navío, que esté en parte ó en el todo cargado, fuere preciso nombrar otro en su lugar, será visto que el así nombrado deberá hacerse cargo del buque, revalidando los conocimientos que hubiere firmado el primero, si pareciere conveniente á los cargadores.

## CAPITULO IX.

### DE LAS AVERÍAS.

De las diferentes especies de averías. — ¿Qué se entiende por avería simple? — Designación de los casos y circunstancias que constituyen esta avería. — Definición de la avería gruesa. — Especificación de los casos y circunstancias que constituyen esta avería. — Modo de contar y arreglar la avería gruesa. — ¿Qué se entiende por avería ordinaria? — Del modo de pagar esta avería.

1. HAY tres clases de averías, á saber: *simple ó particular, gruesa ó comun, y ordinaria.*

2. Por avería simple se entienden los daños causados distintamente al buque ó á algunas mercaderías, cuyo perjuicio deberá padecer sola y respectivamente la parte que la recibiere, esto es, el dueño del buque cuando el daño se cause á su casco y aparejos, y los interesados en carga si el perjuicio hubiere resultado á esta<sup>4</sup>.

3. Es avería simple: 1º Cualquier daño que resultare á la carga por vicio ó corrupción de ella misma, durante el viage de su conducción<sup>5</sup>. 2º El derramamiento de cualquier licor de barricas, y sus mermas que por este accidente se reconocieren, no siendo por falta de arrumage, en cuyo caso será de cuenta y cargo del capitán<sup>6</sup>. 3º El daño y menoscabo que durante el viage se ocasio-

<sup>4</sup> Ordenanz de Bilbao, cap. 20, num. 23. — <sup>5</sup> Id. num. 26. — <sup>6</sup> Dicho cap. num. 27.

nare á alguna cosa ó parte de la carga, ya sea por tempestad, ó porque se corrompa<sup>4</sup>. 4º El daño acaecido á cualesquiera mercaderías que yendo sobre cubierta del buque se llevare el mar, el viento ó la tempestad, por ser de obligación de los capitanes ponerlas debajo de escotilla, en cuyo caso el daño que de ello resultare á sus dueños recaerá sobre dichos capitanes<sup>5</sup>. 5º El menoscabo ó pérdida de velas, jarcias ó mástiles que rompiere<sup>6</sup> la tempestad, y los cables y anclas que estando fondeado el buque faltaren por la misma causa: entendiéndose que este daño ha de ser á cargo del dueño ó propietario del buque<sup>7</sup>. 6º El importe del flete que se pagare á una embarcación por llevar mercaderías de un buque perdido al lugar de su destino: lo cual debe pagarse por el capitán de dicho buque, cobrando por su parte el flete primitivo de las mercaderías conducidas<sup>8</sup>. 7º El daño que por incendio accidental recibiere un buque y su carga<sup>9</sup>. 8º La exacción ó robo violento de cualesquiera efectos que sacare de un buque mercante un buque de guerra, corsario, ó pirata, sin intervenir ajuste ó convenio alguno del capitán, ni de la tripulación<sup>6</sup>. 9º El daño ó rompimiento que se causaren dos buques golpeándose uno con otro por encuentro ó tropiezo accidental, así en mar como en puertos y surgideros, ya por romperse las amarras, ya por fuerza de temporal ú otro accidente fortuito: en cuyo caso cada cual de los interesados debe sobrellevar el daño que respectivamente hubieren sufrido sus mercaderías; pero si alguno por negligencia ó malicia fuere causante de dicho daño, este deberá pagar todos los perjuicios ocasionados<sup>7</sup> (\*).

<sup>4</sup> Dicho cap. 20, num. 28. — <sup>2</sup> Id. num. 29; Stracc. de navib. part. 5, in tot.; Kuricke ad jus hanseat. tit. 8, art. 4, y tit. 9, art. 2; Vinnius ad legem 2, § 7, ff. de lege Rhod.; Lubeck de avariis, cap. 5, num. 4, y cap. 5, num. 5. — <sup>3</sup> Rocca. de navib. not. 59; Casareg. de comm. disc. 46, num. 1, y disc. 121, num. 5; Ordenanz. de Bilbao, dicho cap. num. 50. — <sup>4</sup> Dicho cap. de las Ordenanz. de Bilbao. — <sup>5</sup> Id. num. 52. — <sup>6</sup> Ley 2, ff. de leg. Rhod.; Casareg. de comm. disc. 43, num. 7; Ordenanz. de Bilbao en dicho cap. num. 55. — <sup>7</sup> Ley 29, § 2, 3 y 4, ff. ad leg. Aquil.; Stypmann. Jus marit. part. 4, cap. 19, num. 17; Ordenanz. de Bilbao, cap. cit. num. 54.

(\*) Además de los daños expresados que se consideran como avería simple, las Ordenanzas de Bilbao en los artículos 55 y 56 del mismo capítulo cuentan por tal los dos siguientes, que son, por decirlo así, peculiares de aquel puerto; pero que pueden tener aplicación á otros; á saber, 1º cualquier daño que acontezca á las mercaderías despues de desembarcadas, en Olaveaga ú otra parte de aquella ría, de los navíos á las gabarras para llevarlas á los muelles de aquella villa, ya sea por irse á pique dichas gabarras, ya por otro cualquier accidente, en cuyo caso tendrán los dueños de las mercaderías recurso contra quien haya lugar. 2º Igualmente se considera por avería simple cualquier daño de rompimiento y avería que reciba una embarcación con mercaderías que llevare por dicha ría de descarga de navío, en-

4. Avería gruesa o comun es la que se origina ó proviene de los medios que se emplean para librar al buque y su carga de naufragio, como cuando se arrojan al mar algunos efectos, o cuando se abandonan ó cortan anclas, cables, mastiles, cordages, velas y otros cualesquiera aparejos de la embarcacion. Llamase tambien esta averia comun, porque contribuyen las mercaderias ilesas igualmente que las dañadas al resarcimiento del daño en proporción, por haberse causado este con el objeto de salvar la propiedad de todos, y asi es justo que la contribucion sea general.

5. Se tiene por avería gruesa: 1º el ajuste que un buque mercante, encontrándose con algun corsario, hiciere por rescatarse, ya pagándolo en dinero, ya entregándole mercaderias de la carga. Asimismo cuando en tales lances se viese obligado el capitan á pasar á bordo del corsario algunos de sus marineros por via de rehenes, los gastos que estos hicieren hasta regresar á sus casas, y los sueldos devengados, si los ganaren, se reputarán por avería gruesa<sup>1</sup>. 2º Tambien se tendrá por tal, si hallándose un capitan en surgidero, rada ó bahia esperando ocasion de salida de algun convoy con el cual debe navegar, por este motivo, por mucho oleage, ó por otra causa legitima, no pudiendo al salir llevar el ancla á tiempo, largare chicote por mano<sup>2</sup>. 3º La pérdida del cable y ancla que el capitan hallándose en alguna abra, se viese precisado á largar para entrar en alguna ria; bien entendido que si despues se pudiesen recuperar dicha ancla y cable, solamente se tendrán por avería gruesa los gastos que en esto se hicieren<sup>3</sup>. 4º El daño que padecieren las mercaderias cuando en fuerza de grandes mares se hallare la embarcacion tan cargada de agua, que para echarla fuera se vea precisado el capitan á hacer algunos agujeros, de los que resulte el perjuicio<sup>4</sup>. 5º El daño originado de echazon que se haga á fuerza de temporal ú otro peligro inminente de alguna parte de la carga<sup>5</sup>. 6º Si para entrar en algun puerto se viere precisado el

contrando y dando contra alguna uña de ancla. Cuando en semejante caso se reconociere estar la tal ancla sin su boya en la forma debida, el dueño de ella estará obligado al pago de dicho rompimiento y daño.

<sup>1</sup> Dichas Ordenanz. en el mismo cap. num. 8. — <sup>2</sup> Ley 2, § 3, ff. de lege Rhod.; Loceen. de jur. marit. lib. 2, cap. 8, num. 3; Casareg. disc. 46, num. 22, 23 y 75; Ordenanz. de Bilbao, dicho cap. num. 9. — <sup>3</sup> Argum. leg. 27, § 1 ff. locati; Casareg. de comm. disc. 46, num. 9 y sig.; Ordenanz. de Bilbao en dicho cap. num. 10. — <sup>4</sup> Dichas Ordenanz. en el mismo cap. num. 11. — <sup>5</sup> Id. num. 12. — <sup>6</sup> Casareg. de comm. disc. 121, num. 3; Ordenanz. de Bilbao en dicho cap. num. 13.

capitan á traspordar á otro buque parte de la carga para alijar el otro, y aquel se perdiese, el valor de los efectos perdidos en él entrará en avería gruesa, la que pagarán los efectos salvados en el buque alijado; cuyo valor y fletes entrarán tambien á la prorata de ella. Por el contrario si se salvare la embarcacion á la cual se traspordaron los efectos, y el buque alijado se perdiere, no deberá lo salvado contribuir á la avería gruesa, y solo á los cortos gastos del fletamento del barco salvado, y el flete correspondiente al buque perdido. Ultimamente si pereciere ambos buques y se salvaren despues algunos efectos, no deberán estos pagar el daño de los que se perdiere, por no haber tenido efecto el motivo porque se hizo la traslacion<sup>1</sup>. 7º Lo que se gastare en lanchas ó de otro modo para hacer flotar el buque si por accidente varare con su carga en la costa<sup>2</sup>. 8º Si echadas al mar algunas mercaderias por salvar otras, se perdiese no obstante el buque en la costa, lo que pudiere salvarse ó recogerse de las últimas deberá contribuir á pagar el valor de lo arrojado, entrando tambien en avería el daño y gastos que hubiere tenido lo salvado<sup>3</sup>. 9º Tambien se tendrá por avería gruesa el gasto causado en curacion de heridas que se hayan hecho á la tripulacion defendiendo contra piratas ó corsarios el buque y la carga; y asimismo lo que en caso de muerte de algunos y salvamento del buque, se diere á su viuda ó hijos<sup>4</sup>. 10º Los sueldos y mantenimiento de la tripulacion de un buque detenido ó embargado en un puerto por el Soberano de aquella region, en el caso de estar ajustado por meses el fletamento, cesando la obligacion de pagar este último desde el dia de la detencion ó embargo hasta el de su libertad, desde el cual volverá á correr y continuarse<sup>5</sup>. Pero si el fletamento no fuere ajustado por meses, sino por un tanto, y sobrevinier el embargo, no deberán entrar en avería gruesa dichos sueldos y alimentos, pues han de ser de cargo del dueño ó capitan del buque<sup>6</sup>. 11º Si por temor de enemigos ó por otro accidente inevitable se viere precisado el buque, mientras está navegando, á arribar á algun puerto, ó abrigarse bajo el canon de una fortaleza, los gastos hechos durante esta navegacion forzosa se contarán por avería gruesa<sup>7</sup>. Lo mismo será si el capitan

<sup>1</sup> Guid. de la mer, cap. 3, art. 28; dichas Ordenanz. en el mismo cap. num. 14. — <sup>2</sup> El cit. cap. de dichas Ordenanz. num. 13. — <sup>3</sup> Dichas Ordenanz. y cap. cit. num. 16. — <sup>4</sup> Targa Pond. marit. cap. 83, num. 7. — <sup>5</sup> Dichas Ordenanz. en el mismo cap. num. 17. — <sup>6</sup> Dichas Ordenanz. y cap. cit. num. 18. Id. num. 19. — <sup>7</sup> Pothier Traité des avaries, tom. 2, num. 151; Vallin al art. 8 de la Orden. de Franc.; Targa Pond. marit. cap. 60; Casareg. de comm. disc. 19, num. 42 y 46, num. 38; Ordenanz. de Bilbao en dicho cap. num. 20.

necesitase dinero para dichos gastos, y por no hallarlo tuviese que vender algunas mercaderías á precios ínfimos, acreditándolo despues con documentos justificativos. Esta avería gruesa se regulará sueldo á libra por buque y carga, rebajando lo que constare haberse empleado en compra de alimentos, paga de sueldos ú otra cosa particular de dicho buque y su tripulación, porque esto debe estimarse por avería simple de cuenta y cargo del capitán<sup>4</sup>. 12º Si en algun puerto se manifestase incendio en un buque, y para salvar del fuego á los inmediatos se echase aquel á pique, deberán los salvados contribuir á la paga del destruido á prorata entre aquellos y este, por el beneficio que recibieron con la destruccion del incendiado<sup>5</sup>. 13º Tambien se tendrán por avería gruesa los daños ocasionados al buque y su carga, cuando por haber varado aquel en la costa ó en el puerto de su destino, fuere necesario para su descarga hacer algun rompimiento, á causa de no poder ejecutarse esta cómodamente por la escotilla. Pero si por ella se hiciese la descarga, aunque despues por algun accidente se quebrante ó pierda dicho buque, este daño se reputará como avería simple, por ser de cuenta del capitán sin dependencia de las mercaderías, pagándosele por estas su flete debido, con el descuento del coste que tuvieren las embarcaciones en que se condujeren dichas mercaderías al desembarcadero de su destino<sup>6</sup>. Si en el caso de que estamos tratando no pudiese sacarse el todo de la carga sino parte de ella perdiéndose lo demas, los dueños de las mercaderías así sacadas las podrán recoger para sí por sus números y marcas pagando los gastos que les correspondan, sin dependencia ni saneamiento de las que se hubieren perdido<sup>7</sup>. 14º Se tendrán tambien por avería gruesa al mástil cortado y arrojado al mar; como asimismo las anclas, velas ú otro cualquier aparejo de la nave para salvarla de la tempestad<sup>8</sup>. 15º El daño causado por hacer fuerza de vela á causa de tempestad, persecucion de enemigos ó piratas<sup>9</sup>; como tambien si por estas causas se abandonasen anclas y otros efectos de la nave<sup>7</sup>. 16º La mudanza de rumbo ejecutada por un buque para evitar un escollo, enemigo ú otro peligro inminente<sup>8</sup>.

<sup>4</sup> Dichas Ordenanz. en el citado cap. y num. — <sup>2</sup> Id. num. 21. — <sup>3</sup> Ordenanz. de Bilbao en dicho cap. num. 22. — <sup>4</sup> Id. num. 23. — <sup>5</sup> Ley 2, § 4 y 5, ff. de leg. Rhod.; Guid. de la mer, cap. 5, art. 21; Ordenanz. de Francia, art. 6 de dicho tit. du jet. — <sup>6</sup> Ley 2 y 3, ff. de leg. Rhod.; Ordonn. de France, art. 4 y 5, tit. du jet; Guid. de la mer, cap. 5, art. 21; Targa Pond. marit. cap. 76. — <sup>7</sup> Ordonn. de France, art. 6, tit. des avaries, art. 4, tit. du jet; Targa Pond. marit. cap. 77, num. 6; Casareg. disc. 46, num. 28. — <sup>8</sup> Stracc. de assecur. glos. 14, num. 5; Santern. de assecur. part. 3, num. 52; Cur. Filip. Com. naval, lib. 5, cap. 14, num. 22; Casareg. de comm. disc. 1, num. 69.

17º Los gastos hechos para recuperar la nave abandonada por el capitán y marineros por temor bien fundado y no pánico, de caer en esclavitud ó enemigos ú otro peligro semejante<sup>4</sup>. Infiérese de esto, que si el capitán por libertarse del indicado riesgo practicasen cualesquiera operaciones voluntarias, pero precisas, de que se siguiese daño á las mercaderías, resultando al mismo tiempo á estas la utilidad de libertarlas del riesgo, será tal daño contado por avería gruesa; puesto que segun la jurisprudencia universal la contribucion debe siempre tener lugar por los daños ocasionados *ab intra*, esto es, voluntariamente por la gente de la nave á fin de conservar el todo<sup>5</sup>. Pero si el daño viniese de fuera, ó como suele decirse, *ab extra*, esto es, por fuerza de tempestad ó del cañon enemigo, será solamente avería simple por ser el daño puramente efecto de un caso fortuito<sup>6</sup>.

6. Acerca del modo de contar y arreglar la avería gruesa previenen las Ordenanzas de Bilbao lo siguiente.

7. Siempre que hubiere tal avería gruesa se ha de contar y ajustar entrando el valor del buque, sus aparejos y mitad de fletes; todo lo que dieren los pasajeros, si los hubiere; el importe de las mercaderías, perlas, piedras preciosas, oro, plata ó moneda y los demas efectos que contenga la nave<sup>4</sup>. Para la liquidacion de todo, se tasará el buque por peritos nombrados por los interesados, ó de oficio en rebeldía<sup>5</sup>. Las mercaderías y demas efectos de la carga se regularán á voluntad de la mayor parte de dichos interesados en cantidad, ya sea por el valor que contengan las facturas, ya si el capitán no se conformare con esto tasándose tambien dichas mercaderías; de suerte que nunca se haga esta cuenta y regulacion por fletes, ni en otra forma que por su valor, á menos de convenir en ello así los interesados como el capitán, sin que nadie lo resista<sup>6</sup>. Si se hubiere de hacer la tasacion, será dando á las mercaderías el precio corriente en el puerto de su destino en aquel tiempo, y segun el estado que tuvieren y su calidad<sup>6</sup>.

8. Para averiguar el número, calidad y cantidad de las mercaderías arrojadas por echazon al mar ó robadas por piratas que hayan de entrar en dicha avería gruesa, se ha de estar á la razon que diere de ellas con justificacion legitima el capitán, y su valor

<sup>4</sup> Targa Pond. marit. cap. 60, num. 7. — <sup>2</sup> Cleirac. aux jugem. d'Oleron, art. 9, num. 5; Casareg. de comm. disc. 121, num. 5. — <sup>3</sup> Guid. de la mer, cap. 5, art. 4; Targa Pond. marit. cap. 77, num. 5; Casareg. de comm. disc. 46, num. 45. — <sup>5</sup> Ordenanz. de Bilbao, cap. 21, num. 1. — <sup>6</sup> Dichas Ordenanz. en el mismo cap. num. 2. — <sup>7</sup> Id. num. 3. — <sup>8</sup> Id. num. 4.

se regulará por las facturas y conocimientos, dándoles sobre ellas el que tendrían en el puerto de su destino, si hubieran llegado bien tratadas y acondicionadas<sup>1</sup>.

9. Si se reconociere no haberse expresado fielmente en las facturas la calidad, cantidad y valor de algunas mercaderías, resultando ser de mayor estimación que la que se les dió en ellas, se estará (siendo de las salvadas) á su legitimo valor, y se regularán segun él; y si fueren de las perdidas, solo se les dará el que constare de las mismas facturas<sup>2</sup>.

10. Si hubiere en el buque algunas mercaderías no comprendidas en el conocimiento, y fueren echadas al mar ó robadas por piratas, no se hará cuenta de ellas ni entrarán en la regulacion; pero si no hubiesen sido arrojadas ni robadas; y llegaren al puerto, contribuirán como las demas salvadas<sup>3</sup>.

11. Cuando por rescate de apresamiento resultare la avería gruesa, entrarán tambien á la contribucion de ella los sueldos de capitan y marineros, entendiéndose que si el apresamiento se hizo navegando desde el puerto de la salida, deberán contarse los sueldos ganados hasta el dia del rescate; y si hubiere acontecido de vuelta desde otro puerto para el referido, se contarán desde que en este se comenzaron á ganar hasta el dia tambien del rescate<sup>4</sup>.

12. Si la avería gruesa se originase de cortadura de palos, pérdida de velas, cables y otras cosas de los aparejos del buque que deban entrar en ella, se estimarán segun lo que valian al tiempo que se cortaron, rompieron ó abandonaron; á juicio y averiguacion juridica<sup>5</sup>.

13. Despues de liquidado y sabido el valor del buque, carga y lo demas que queda prevenido; se repartirá la avería gruesa prorataada sueldo á libra entre los interesados de uno y otro respectivamente<sup>6</sup>.

14. Por avería ordinaria se entienden todos aquellos gastos menudos que hacen y causan los capitanes ó maestros de buques durante un viage, ya en los puertos adonde arriban por fuerza del temporal, ya en los de su destino, para la descarga y hasta la total conclusion de ella, á saber: en los pilotages de costas y de puertos, lanchas, derecho de bolisa de piloto mayor, atoaques de que se valieren, anclage, visitas, fletes de gabarras y descarga hasta ponerla en el muelle<sup>7</sup>.

<sup>1</sup> Dicho cap. de las mismas Ordenanz. num. 3. — <sup>2</sup> Id. num. 6. — <sup>3</sup> Id. num. 7. — <sup>4</sup> Id. num. 8. — <sup>5</sup> Id. num. 9. — <sup>6</sup> Id. num. 10. — <sup>7</sup> Cap. 20 de dichas Ordenanz. num. 4.

15. Acerca del modo de pagar esta avería se previene en las mismas ordenanzas lo siguiente. Se pagará la avería ordinaria del flete sencillo que trajeren las mercaderías procedentes de los dominios de Inglaterra, á razon de un real de plata antigua de diez y seis cuartos por cada escudo de á ocho reales de la misma moneda; y doce y medio por ciento de avería ordinaria en la misma especie de vellon, entendiéndose que aunque los conocimientos contengan dos fletes ó mas, no se regulará la avería por mas que los doce y medio por ciento de lo que montare el flete sencillo<sup>1</sup>.

16. Por cada ducado de plata (en cuya especie se arreglan comunmente los fletes de los puertos de Flandes, Holanda y Hamburgo) se pagará lo siguiente. Por el que contuvieren los conocimientos de Holanda, á razon de veinticuatro reales y doce maravedis vellon (en que se incluyen el ducado de flete, sus averías, sombrero ó primage). Por cada ducado de Hamburgo de los contenidos en los conocimientos, se regularán veintitres reales y quince maravedis vellon (comprendido tambien el ducado de flete, su avería ordinaria y primage ó sombrero). Y por los de Ostende, Dunquerque y otros puertos de Flandes se pagarán diez y ocho reales y tres cuartillos de vellon (inclusos el ducado de flete, avería ordinaria y primage)<sup>2</sup>.

17. Por lo que hace á fletes del reino de Francia, aunque la avería ordinaria es fija de un diez por ciento, sin embargo se experimenta diversidad por razon de lo que suele variar el sombrero ó primage del capitan; y para evitar diferencias en su regulacion, supuesto que el primage mas comun es el de otros diez por ciento, se imputarán en este caso los veinte por ciento al principal, y entonces se regulará cada real de plata de flete con la avería y primage á dos y cuartillo reales de vellon; y en esta proporcion será mas ó menos, segun lo que suba ó baje de dicho diez por ciento el primage del capitan; y si los fletes vinieren en libras torneas, francos ú otra especie de moneda extrangera, reduciéndolas primero á reales de vellon, se regularán respectivamente segun la regla que va propuesta por ejemplo<sup>3</sup>.

18. Cuando de otros cualesquiera puertos de España y Portugal no se expresare en los conocimientos lo que haya de pagarse de avería ordinaria, se deberá arreglar á razon de diez por ciento del valor de los fletes<sup>4</sup>.

19. Cobrándose del modo referido por los capitanes ó maestros

<sup>1</sup> Id. num. 2. — <sup>2</sup> Id. num. 3. — <sup>3</sup> Ordenanz. de Bilbao, cap. 20, num. 4. — <sup>4</sup> Id. num. 3.

de los buques, no podrán bajo pretexto alguno pretender otra cosa por razon de dicha averia ordinaria<sup>4</sup>. Y si sucediere que por razon de temporal ú otro accidente, no pudiendo el buque entrar en dicho puerto (de Bilbao), se pusiese á la boca de otro para guarecerse, y acudiesen las lanchas para salvar la carga exigiendo por ello una cantidad excesiva: en tales casos extraordinarios el prior y cónsules regularán lo que de ordinario se paga á las lanchas por entrada en tiempo de bonanza, aplicándolo como averia simple solamente al buque; y el exceso hasta la cantidad que se pagare por causa de temporal, será averia gruesa que se repartirá segun el modo ya dicho; en la inteligencia de que para la averiguacion de todo deberán traer los capitanes la certificacion y demas recados justificativos que sean conducentes<sup>5</sup>.

## CAPITULO X.

### DE LOS SEGUROS Y SUS PÓLIZAS.

**Definicion del contrato de seguro.** — El asegurado no debe proponerse por fin principal de la estipulacion el lucro, sino la indemnizacion del daño. — El seguro es un contrato de buena fe, y consecuencias que de esto se siguen. — ¿Cuándo se entiende cometido el dolo ó fraude en el contrato de seguro? — La accion que nace del contrato de seguro es de aquellas que en el derecho se llaman *stricti juris*, y por tanto jamas debe extenderse este contrato de un caso á otro. — El contrato de seguro es de los que se llaman consensuales. — De las cosas esenciales de este contrato. — Del instrumento por el que se prueba el convenio de los contrayentes, llamado *póliza de seguro*, y requisitos que debe tener. — De la póliza condicional. — ¿Qué circunstancias deberán expresarse en la póliza cuando el cargador, capitan ó sobrecargo quisiere asegurar el valor de su buque ó cargamento, yendo sin destino determinado á venderle donde mejor le convenga? — Cuando el asegurado tiene compañía con otros, deberá expresarse en la póliza si el seguro se hace por su cuenta ó de la compañía, y lo mismo deberán practicar por su parte los aseguradores. — ¿Qué circunstancias habrán de expresarse en la póliza cuando se hiciere seguro de embarcacion ó mercaderías de viage redondo de ida, estada y vuelta? — En la póliza que se hiciere sobre seguro de alguna embarcacion, debe expresarse el valor de esta. — Tendrán fuerza obligatoria

<sup>4</sup> Ordenanz. de Bilbao, num. 6. — <sup>5</sup> Id. num. 7.

las cláusulas derogatorias, ó modificaciones que el asegurador ponga en la póliza, si todos los interesados la firmaren. — Si el que hace asegurar no designa en la póliza por cuenta de quien procede, deberá presumirse que lo hace por sí mismo en calidad de propietario. — Cuando el asegurado simulare ó encubriere su nombre en fraude de los acreedores, será nulo el seguro. — La mudanza del nombre del buque ó del capitan mencionados en la póliza de seguro, no anula el contrato, con tal que esto se haga legalmente y en utilidad del cargamento sin causar perjuicio á los interesados. — En la póliza debe expresarse la verdadera calidad de la cosa asegurada. — La póliza es un instrumento justificativo del contrato; pero no es de esencia del mismo. — Del primer requisito esencial del contrato de seguro, que es el consentimiento de los contrayentes. ¿Si podrán los menores celebrar el contrato de seguro? — Razones porque no pueden otorgar contratos de seguros los corredores y otras personas. — Del segundo requisito esencial del contrato de seguro, que es la cosa sobre que este recae, y reglas que deben tenerse presentes en esta materia. — Del tercer requisito esencial del seguro, que es el riesgo. — Este se considera como el principal fundamento del contrato, y sin él no podria sostenerse. — De lo que previenen las Ordenanzas de Bilbao acerca de los riesgos. — Bajo el nombre de pérdidas y daños se comprende no solo el deterioro de los efectos causados por un accidente de mar, sino tambien los gastos extraordinarios originados por esta causa, que llaman averías. — ¿Qué se entiende por abordage? — ¿Qué quiere decir mudanza de ruta ó de bajel ó de rumbo en el viage? — ¿Qué es echazon? — Del peligro del fuego. — De los apresamientos y pillages. — De las detenciones, arrestos ó embargos de Príncipes. — Declaracion de guerra, y represalias. — De todos los casos fortuitos en general. — ¿De qué menoscabos y pérdidas no son responsables los aseguradores? — Estos no quedan obligados á indemnizar los gastos ordinarios del buque. — Tampoco estan obligados por los riesgos que suceden cuando no se observó el tenor ó contenido de la póliza. — Cuando se previene en la póliza que tenga facultad el capitan ó maestre de navegar á derecha é izquierda, hacer escalas, ir y tornar, ¿qué permite esta cláusula al asegurado? — Del principio y término de los riesgos. — Primeramente se ha de atender para esto al tenor y términos convenidos en la póliza. — ¿Desde qué tiempo deberá empezar á correr el riesgo cuando esto no se expresa en la póliza? — ¿A quién corresponde hacer la prueba del riesgo, y de qué modo deberá hacerse? — Del abandono que en caso de pérdida ó desgracia puede hacer el asegurado á favor del asegurador ó aseguradores, y modo de verificarlo. — Del cuarto requisito esencial del seguro, que es la cantidad que el asegurador promete pagar por via de indemnizacion al asegurado. — No se puede asegurar mas cantidad que la que importaren las mercaderías aseguradas, so pena de nulidad del seguro. —