

retorno, á quien se haya de entregar el dinero, y bajo de qué pena, advirtiendo el término en que se deberá hacer el rescate, por qué medio, y á cuidado de quien ha de quedar su solicitud (1). 6.^a Si sucediere que cumpliendo una vez el asegurador con la remision del dinero asegurado para la redencion del cautivo ó preso, este falleciere antes del rescate ó libertad, ha de ser visto quedar de cuenta y riesgo del tal asegurador el recobro del dinero que hubiere desembolsado y remitido para dicho rescate ó libertad, porque en el caso referido pertenecerá á él (2). 7.^a En los negocios y comercios de Indias y otras partes remotas, en que por los grandes riesgos y otras razones se pueden prometer ganancias mayores que las regulares de la Europa, se podrán hacer asegurar para la vuelta, además del interes principal que tuviere el asegurado, hasta veinticinco por ciento por vía de ganancias, sin exceder de esta cantidad, declarando el asegurado al asegurador ser dicho aumento por la tal ganancia que espera conseguir, expresando esta circunstancia con claridad en la póliza (3). 8.^a Si el seguro se hiciere sobre el buque, aparejos, aprestos y gastos hasta la salida del puerto, el dueño de él ha de correr el riesgo de la quinta parte de su valor, como por ejemplo: si el navío y demas referido valieren mil pesos, el tal riesgo del asegurador ha de ser de ochocientos, y el del dueño del buque de los doscientos restantes, sin que por motivo de convenio ni otro alguno pueda alterarse esta Ordenanza entre las partes, aunque la renuncien y quieran ir contra ella; pues ha de ser nulo y de ningun valor ni efecto el seguro, por lo respectivo á lo que se excediere (4). 9.^a Cuando se hicieren seguros sobre mercaderías por su naturaleza corruptibles, y otras que con el tiempo, ó durante el viage, se dañan, merman ó cueñan por sí mismas, ha de ser visto que los daños y menoscabos que así se recibieren no serán de cuenta del asegurador (5). 10. Si despues de haberse asegurado sobre buque ó mercaderías que existen en el puerto, y antes de la salida al mar convinieren los dueños de buque y carga por cualesquiera motivos en que no se lleve á efecto el viage, en este caso el asegurador ó aseguradores estarán obligados á anular el seguro y devolver los premios con la baja dicha del medio por ciento (6). 11. Cuando el seguro se hiciere sobre navíos y aparejos

1 Ordenanz. de Bilbao, dicho cap. num. 13.

2 Id. num. 14.

3 Id. num. 8.

4 Dicho cap. num. 9.

5 Id. num. 8.

6 Id. num. 23.

por tiempo limitado, sin asignacion de viages, ni señalamiento de puertos, será visto haber cumplido el asegurador, y quedar libre de los riesgos el dia en que feneciere el tiempo expresado en la póliza (1). 12. Podrán hacerse seguros de buques, efectos y mercaderías perdidas ó robadas ó dañadas, aun despues de la pérdida, robo ó daño; pero si el buque, efectos ó mercaderías hubiesen perecido, ó sido robadas ó dañadas mucho tiempo antes que se hiciere el seguro (sea por mar ó tierra, haciendo la cuenta por tierra de una legua por cada hora de noche y dia) se tendrá por nulo dicho seguro, sin que se pueda oír en juicio, ni admitir prueba que quiera hacer el asegurado de que no tuvo noticia mala ni buena; á menos que se exprese en la póliza, que el seguro se hace sobre malas ó buenas noticias que entonces será válido, si el asegurador no pudiere probar (por los medios permitidos en derecho) al asegurado haber sabido la pérdida, robo ó daño antes del seguro (2). 13. Si teniendo noticia el asegurado de la llegada del novío y mercaderías que asegurare, firmare pólizas, será nulo el seguro (3). 14. Los aseguradores podrán hacerse asegurar de otros (por mas ó menos premios de los recibidos) de las cantidades que hubieren asegurado: asimismo podrán reasegurarse por otros, asi de los premios que pagaron como de la contingencia de la cobranza de los primeros aseguradores, expresándose por unos y por otros en la póliza esta circunstancia (4). 15. Se podrán asegurar tambien como los riesgos de tierra, la cobranza ó pagamento de cantidades fiadas, el procedimiento de los conductores de mercaderías y otros cualesquiera efectos que se puedan ó deban transportar, con las demas contingencias que puedan acaecer en el comercio terrestre (5). 16. Cuando se asegura simplemente una embarcacion, se entiende hecho el seguro del cuerpo de ella, y no de las mercaderías que contiene; y si se asegurasen simplemente estas, se entiende el seguro solamente de ellas, y no de la nave (6). 17. Haciendose el seguro de mercaderías, se entiende de toda clase de efectos, oro, plata, perlas ó piedras preciosas (7). 18. El seguro que se hace de todas las mercaderías, no se entiende de las prohibidas ni de las que se llevan fuera de registro (8).

1 Dicho cap. 13. num. 24.

2 Id. num. 25.

3 Id. num. 26.

4 Id. num. 43.

5 Id. num. 44.

6 Santern. de assecur. 4. p. num. 68

al 92.

T. III.

7 Ley 2 § Cum in eadem, ff ad leg. Rhod. de jactu. Ley 3. tit. 9. Part. 5. Santern. en el lugar cit num. 4 y sig.

8 Ley Cum prop. Cod. de naut. fan. Stracc. de assecur. glos. 5. Santern. ubi sup. num. 16 y 17.

19. Si se asegurasen cosas que consisten en número, peso ó medida, sin expresar el número ó cantidad de ellas, no vale el seguro; porque los contrayentes entendieron asegurar cosa cierta, y no consta de ella (1). 20. Cuando se asegura lana, se entiende el seguro aunque esté sin trasquilar, sucia ó limpia, hilada ó no; con tal que no esté teñida ni reducida á tela, ó destinada á otros usos semejantes (2); y lo mismo debe decirse de la seda. 21. Asegurando uno á otro todas las mercaderías de una nave, es visto asegurar las que tiene en ella al tiempo de hacer el seguro, y no las que despues se llevaren á bordo de ella; á menos que el seguro se refiera á todas las que haya de llevar, ó se convinieren así los contrayentes (3). 22. El seguro hecho sobre mercaderías ó efectos que hayan de cargarse en un puerto designado en la póliza, se anulará siempre que las mismas se carguen en otra parte; y en este caso los aseguradores no estarán obligados á responder de los contratiempos; pues en el contrato de seguro, como en cualquiera otro, deben observarse los pactos convenidos (4). 23. El seguro estipulado por el viage de una nave, debe entenderse del primero que la misma haya de emprender, y no de cualquier otro posterior, á menos que se haya estipulado otra cosa en la póliza (5). 24. Si antes de empezar el viage asegurado emprendiese otro el capitán del buque, ya de su propia voluntad ó por orden de los asegurados, el seguro será nulo, y deberá entregarse por estos el premio convenido (6). 25. Si despues de embarcadas las mercaderías se volviesen á descargar por razon de fuerza mayor en el mismo lugar ó puerto donde se cargaron, quedará el seguro sin efecto (7).

23. El tercer requisito esencial del contrato de seguro es el riesgo, bajo cuyo nombre se entiende cualquier accidente ó caso fortuito que pueda ocasionar la entera pérdida ó algun otro daño á la nave ó efectos asegurados.

24. El deseo que han tenido siempre los hombres de ponerse

1 Ley *ita stipulatus*, ff. de verb. significat.

2 Ley *Si cui lana*, y ley *lana legata*, ff. de leg. Ley 4. tit. 9. Part. 5.

3 Ley *Cum ita*, ff. de leg. 2. Santern. de assecur. 3. p. num. 49. al 51.

4 Ley 1. §. 6 ff. de posit. Ley 52. ff. de verb. oblig. Novel. 126. cap. 1. Rota Genouen. de mercat. decis. 25. num. 2. Casareg. de comm. disc. 1. num. 105, 107.

5 Rota ubi sup. decis. 40. num. 2. y 63. num. 4. Santern. de assecur. part. 3.

num. 3. Loccen. jur. marit. lib. 2. can. 5. num. 6. Stracc. de assecur. not. 19. Casareg. de comm. disc. 1. num. 70.

6 Ordon. de France, art. 37. tit. des assuranç. et ibi Vallin. Rota Genouen. de mercat. decis. 4. num. 2. Casareg. de comm. disc. 67. Rocc. de assecur. not. 29.

7 Ley 8. in princ. ff. de perit. et com. rei vendite. Santern. de assecur. part. 3. num. 27. Scaccia de comm. §. 1. quest. 1. num. 135. Rocc. de assecur. not. 15.

á cubierto de los caprichos de la suerte, la incertidumbre de los acontecimientos y la naturaleza misma de las cosas indujeron á introducir en el comercio el contrato de seguro, por cuyo solo medio podia cada uno libertarse del riesgo que podian correr sus cosas expuestas, ora á la inconstancia del mar y á la incertidumbre de la navegacion, ora á otros accidentes que sobreviniesen en tierra, como por ejemplo los incendios. De aqui es que se considera como principal fundamento del seguro el riesgo, sin el cual no podria sostenerse este contrato (1).

25. El artículo 19, capítulo 22 de las Ordenanzas de Bilbao dice lo siguiente acerca de los riesgos. »El asegurador estará obligado y sujeto á todos los riesgos de las pérdidas y daños que sucedieren á lo asegurado por quebrantamiento del buque, mal calafate, ratones, falta de aparejos, naufragios, varamentos, abordages, mutaciones de ruta ó de bajel, lo que consumiere el fuego, lo que se apresare y pillare, detenciones de principes, declaracion de guerra, represalias, baratería de patron y marineros, y generalmente por otros cualesquiera casos fortuitos pensados ó no pensados que puedan acontecer.»

26. Las pérdidas y daños de que se habla al principio de dicho artículo, no se limitan al deterioro de los efectos ocasionados por un accidente de mar, sino que comprenden tambien los gastos extraordinarios originados por esta causa que llamamos averías (*).

27. Por abordage entendemos el daño que padece un buque por el choque ó acometimiento de otro: en tal caso el asegurador está obligado á indemnizar al asegurado si este fracaso provino de caso fortuito ó culpa de alguno de los patrones, ó de la gente que compone la tripulacion; quedando entonces dicho asegurador subrogado en todas las acciones que correspondieran á los comerciantes asegurados de este riesgo contra el maestre ó armador. Llámase baratería de patron y marineros toda especie de dolo, culpa, imprudencia, falta de cuidado ó impericia, ya del patron ya de la gente que compone la tripulacion del buque. Segun el Código mercantil de Francia, título 10, seccion 2, artículo 164, el asegurador no es responsable de las prevariaciones y faltas del capitán y de la tripulacion conocidas con

1 Ordon. de France, art. 22, 37, 38 y 56. tit. des assuranç. et ibi Vallin. Marquard de jur. merc. lib. 2. cap. 13. num. 23. Loccen. de jur. marit. lib. 2. cap. 5. num. 7. Potier des assuranç. num. 11 y

45. Luca de credit. disc. 114. num. 4. Casareg. de comm. disc. 4. num. 1. disc. 13. num. 3. y 173. num. 1.

* De estas se trató en el capítulo anterior.

el nombre de barateria, si no hay estipulación en contrario; pero como las Ordenanzas de Bilbao en dicho artículo 19. comprenden terminantemente la barateria de patron y marineros entre los accidentes á que son responsables los aseguradores, es claro que donde rijan dichas Ordenanzas, tendrán obligacion de responder de la barateria, á menos que haya excepcion sobre ello en la póliza de seguro.

28. Acerca de la mudanza de ruta ó rumbo en el viage, se previene en el artículo 22 del citado capitulo de las Ordenanzas de Bilbao lo siguiente. » Cuando el asegurado dueño del buque ó mercaderías intentare mudar de viage, por cualquier motivo que para ello tenga, será de su obligacion hacerlo saber primero al asegurador, á fin de que conformándose este, se advierta y anote en la póliza, y de lo contrario se anule el seguro hecho, y se vuelvan los premios con la baja del medio por ciento. Pero si dicho asegurado sin dar noticia al asegurador hiciera la expresada mudanza de viage, será visto quedar libre el asegurador, y sin obligacion á devolver los premios, sin que por esto se entienda embarazar al maestro ó capitán del buque el poder entrar de arribada en cualesquiera puertos ó abras por temor de enemigos, tormentas ú otros accidentes para su reparo ó resguardo, segun la necesidad lo exigiere; pues en tales casos dirigidos al beneficio comun del buque y de la carga, han de existir los seguros (1). » En orden á la mudanza de buque, puede esta á veces ser necesaria, como si por una tempestad el barco donde estaban las mercaderías aseguradas hubiere varado en la costa, y se inutilizase. En tal caso el gasto de trasladarlas á otro buque es un daño á cargo de los aseguradores, quienes no serán responsables si la mudanza ó traslacion de mercaderías se hiciera sin necesidad.

29. Cuando las mercaderías aseguradas se arrojan al mar, no hay duda que estan obligados los aseguradores á pagar su valor, con reserva de las acciones contra los demas responsables á la contribucion; pero si fueren otras las mercaderías que se arrojaran, estarán obligados dichos aseguradores á pagar como daño la contribucion que toque al asegurado por sus mercaderías, con arreglo á lo que se dijo en el capitulo anterior tratando de la averia gruesa ó comun.

30. Estan obligados los aseguradores á pagar el daño causado por el fuego si este proviene de un caso fortuito; pero no si

1 Dicho cap. 22 de las Ordenanzas de Bilbao, num. 22.

aconteciera por negligencia ó culpa de los marineros, á menos que por una cláusula particular se hicieren cargo de la barateria del patron (*). En ningun caso debe concederse facultad al patron ó capitán de un buque mercante para ponerle fuego bajo pretexto de que no caiga en poder de enemigos; porque esto puede dar lugar á muchos fraudes.

31. Se considera como accidente de mar, y por consiguiente es de cargo de los aseguradores, todo lo que fuere apresado en guerra ó por piratas; debiendo tenerse presente acerca de esto el artículo 40, capitulo 22 de las Ordenanzas de Bilbao, que se hallará inserto en el párrafo 77 de este capitulo.

32. Acerca de las detenciones, arrestos ó embargos de principes, es preciso hacer la distincion siguiente: ó el embargo ó detencion se ejecute en pais extranjero de orden de su Principe, ó en un puerto de nuestro reino de orden del Rey; en el primer caso debe hacerse diferencia de circunstancias. Si el embargo se ejecutare despues de una declaracion de guerra, ó en virtud de órdenes de represalia, es un acaso de mar de que son responsables los aseguradores, y puede inmediatamente el asegurado, antes de declararse la confiscacion, hacer á beneficio de aquellos abandono de las mercaderías aseguradas, y exigir de ellos la suma que se aseguró. Pero cuando el arresto ó embargo se ha hecho en tiempo de paz, como en este caso hay esperanza de un desembargo, no se reputa accidente de mar, ni puede hacerse el abandono sino pasado el tiempo y en los términos que prescriben dichas Ordenanzas de Bilbao, segun se verá en el párrafo 62 de este capitulo.

33. Si en caso de necesidad tomare el Principe las mercaderías ó parte de ellas, y pagare su precio, no tiene el asegurado recurso alguno contra los aseguradores, porque no hubo pérdida; pero si se hiciere embargo de dichas mercaderías por ser de contrabando, y como tales se confiscasen, deben ser responsables los aseguradores de esta pérdida, porque no debieron asegurar géneros de ilícito comercio.

34. Pudiendo suceder muy bien que el buque solo sea detenido ó embargado, y no las mercaderías, se previene lo siguiente.

* En cuanto á incendios convenia adoptar el principio, comun en Inglaterra, de que para satisfacer el daño de los efectos quemados pueda el asegurador pagarlo con efectos y en cantidades y calidades iguales, sin estar obligado á satisfa-

cerlo con dinero. El objeto de esta disposicion es el evitar la tentacion de alguno que para conseguir la venta de sus efectos al precio que le acomode, los asegure y luego los queme.

te en dichas Ordenanzas. » Si algun navío quedase incapaz de navegar por retencion de príncipe ó defecto del casco, en que las mercaderías aseguradas no fuesen comprendidas, el asegurado, por sí ó por otras personas, podrá hacerlas pasar á otra ú otras embarcaciones, sin que por esto sea visto quedar libres los aseguradores de los riesgos á que se obligaron por la póliza hecha sobre la primera embarcacion; antes bien los deberán seguir en aquella en que de nuevo fuesen cargadas hasta el puerto de su destino, y ademas han de pagar al asegurado todos los gastos que se causaron en la descarga y mudanza de ellos" (1).

35. El segundo caso es cuando en los puertos de España se hace la detencion de orden del Rey en tiempo de guerra, ó cuando esta amenaza, para precaver las presas de buques hasta que estos puedan salir en conserva ó escoltados por embarcaciones de guerra, sobre lo cual se manda en las citadas Ordenanzas lo siguiente: » Si en los puertos de estos reinos de España fuesen retenidos por orden de su Magestad (que Dios guarde) algun navío ó navíos asegurados con mercaderías ó sin ellas, antes de empezar el viage para su destino, será visto no poderse hacer abandono alguno de ellos, antes bien se deberá en tal caso dar por nulo el seguro, devolviendo los premios el asegurador al asegurado, con el descuento de medio por ciento" (2). De lo dicho debe inferirse por el contrario que no se anulará el seguro, y podrá hacerse el abandono, si la detencion se verificase despues de comenzado el viage en algun puerto del reino adonde el buque hiciese una arribada forzosa. La razon de esta diferencia consiste en que los riesgos no corren á cargo de los aseguradores respecto del buque, sino desde el dia de su salida, siendo por consiguiente la detencion antes de emprenderse el viage un daño de tierra, que no está á cargo de los mismos aseguradores.

36. No obstante lo dicho, si la detencion se hiciere antes del viage con el objeto de retardarle para esperar escolta no deja de subsistir el contrato, ni pueden desistir de él los aseguradores. Ultimamente si la detencion se hubiere hecho por necesidad el Rey de aquel buque, puede el asegurado insistir en la observancia del contrato, trasladando las mercaderías á otra embarcacion, y notificándolo á los aseguradores; y si el Monarca tomase algunos efectos del buque, subsistirá tambien el contrato

1 Num. 42 del cit. cap. 22.

2 Num. 35 del cit. cap.

en cuanto á lo demas, rebajando á proporcion el premio. Necessitando su Magestad al maestre de dicho buque, podrá el propietario poner otro, sin que se altere el contrato.

37. Los riesgos dimanados de una declaracion de guerra son á cargo de los aseguradores, aunque el seguro se haya celebrado en tiempo de paz, y sin recto de aquella. Compréndense tambien en dichos riesgos las represalias, que son las presas que hace una potencia vecina, cuando pretende haberse faltado á la justicia que se debia á sus súbditos, á quienes por esta razon autoriza para hacer el corso.

38. El citado artículo 19 de las Ordenanzas concluye diciendo que los aseguradores son responsables por todos los casos fortuitos pensados ó no pensados, en cuyos términos generales se comprenden todos los casos extraordinarios que pueden influir en la pérdida ó daño de los efectos asegurados.

39. Los menoscabos y pérdidas que dimanen del vicio de la misma cosa, no son á cargo de los aseguradores; porque estos no son casos fortuitos, ni de fuerza mayor ó extraordinarios, siempre que acontezcan naturalmente. Segun esta regla, los aseguradores no estan obligados cuando las mercaderías se dañan, merman, trascuelan ó derriten estando sujetas á ello por su naturaleza (1). Pero si el trascuelo ó derretimiento fuese en mayor cantidad que la regular á causa de alguna tempestad, estarán obligados á resarcirlos rebajando lo que podia importar el trascuelo ordinario. Por esta misma regla, aunque los aseguradores hayan asegurado un buque por el viage de ida y vuelta, si no puede regresar por ser viejo, no estarán obligados á esta pérdida, á menos que por algun golpe de mar ú otro accidente haya quedado inservible, y lo mismo regirá en cuanto á las velas y cables. Por consecuencia de la misma regla, si los animales ó los negros asegurados murieren de muerte natural, ó estos por desesperacion se mataren á sí mismos, no estarán obligados al pago los aseguradores.

40. Tampoco lo estarán por los pilotages, derechos ni demas impuestos sobre los buques y mercaderías que entran en los puertos, v. gr. por anclar, amarrar &c. Estos se llaman gastos ordinarios del barco, y no tocan á los aseguradores, que no se obligan sino por los accidentes extraordinarios. Pero si un caso extraordinario causare estos gastos, como si el capitan los hiciese por entrar ó salir de un puerto adonde hubiere arribado

1 Ord:nanz. de Bilbao, cap. 22. art. 18.

por motivo de tempestad, ó por temor de enemigos, serán á cargo de los aseguradores.

41. Los aseguradores no estan obligados por los riesgos que suceden cuando no se observó el contenido de la póliza de seguro, á menos de haber sido con su consentimiento, ó en caso de necesidad. Por ejemplo, si habiendo yo hecho asegurar mercaderías por valor de quince mil pesos en un buque, y otras por igual valor en otros dos diferentes, las cargare despues todas en uno contra lo estipulado en la póliza, solo correrán riesgo los quince mil pesos; pues en cuanto á las otras cantidades no tiene efecto el contrato de seguro. En consecuencia estarán obligados los aseguradores á volver el premio correspondiente á dichas últimas cantidades, salvo el medio por ciento en recompensa del interes por la inejecucion del contrato. Pero si durante el viage, de orden del asegurado y sin consentimiento de los aseguradores, se hiciere la mudanza de las mercaderías á otro buque, no estarán obligados ni aun á volver el premio, porque el contrato tuvo su cumplimiento hasta la mudanza, y habiendo comenzado los aseguradores á correr el riesgo, se les debe el premio.

42. Cuando se previene en la póliza que tenga facultad el capitán ó maestre de navegar á derecha é izquierda, hacer escalas, ir y tornar, esta cláusula permite al asegurado apartarse de la derrota, tocar en algun puerto á la derecha ó á la izquierda con el fin de desembarcar algunas mercaderías y cargar otras en su lugar, ir ó tornar de un puerto á otro, aun volviendo atrás pero de manera que el buque tome de nuevo su rumbo para llegar al destino designado en la póliza; mas no se le permite mudar enteramente de viage, y si lo hiciese, se declarará libre al asegurador, no obstante esta cláusula.

43. En la mayor parte de las plazas de comercio donde está en uso el contrato de seguro, se ha considerado necesario fijar el principio y el término de los riesgos, á fin de evitar los abusos que podrian originarse de una ilimitada facultad en los asegurados de tener ó poner las mercaderías en la nave á cargo de los aseguradores; y por tanto se halla establecido por los respectivos reglamentos, ó al menos se acostumbra estipular en las pólizas de seguro, el tiempo preciso en que debe comenzar y acabar el riesgo de las cosas aseguradas con aquella proporcion que cada legislador ha creído adaptada á las circunstancias de su comercio.

44. En todo caso se ha de atender primeramente al tenor y

términos convenidos en la póliza; á veces se limita el riesgo al viage de ida solamente: otras se extiende al viage redondo de ida, estada y vuelta; y cuando las partes no se explicaron sobre esto, se entiende por solo el viage de ida, segun Vallin y otros autores. Hay casos en que el seguro se celebra por tiempo determinado; v. gr. de seis meses desde el dia de hacerse el buque á la vela, sin designacion del viage: esta especie de seguro se hace con los buques armados en curso; y en tal caso los aseguradores solo estan obligados á indemnizar los daños y averías ocurridas durante este tiempo, aunque la embarcacion continúe en el mar. Pero cuando el seguro se ha celebrado para un viage señalado, aunque la póliza haya determinado el tiempo de dicho viage, estarán obligados los aseguradores á todos los riesgos que sobrevengan aun despues de dicho tiempo, si durare mas el viage; porque el tiempo no se entiende designado para limitar la responsabilidad de los aseguradores, sino para denotar que pasada la época señalada para el viage, se les ha de aumentar el premio á proporcion.

45. Si las partes no hubieren expresado el tiempo desde que han de correr los riesgos á cargo de los aseguradores, y en el que deben acabar, se entiende que empiezan, en cuanto al navío, sus aparejos, aprestos, vituallas y demas gastos, desde que se hace á la vela hasta que llega al puerto de su destino, y respecto á las mercaderías, desde el punto que se trasportan del muelle al buque para cargarlas, hasta que sean puestas en tierra en el puerto de su destino (1). Esto se amplía aun á aquellas mercaderías aseguradas, que se han de cargar tambien al paso en otro puerto y en el mismo buque, porque no corre el riesgo de ellas sino despues de cargadas. Ocurrió sobre esto el siguiente exceso. El señor Huguet de Semonville, que habia prestado á la gruesa ocho mil libras sobre un buque que llegó á Buenos-Ayres á fin del año 1751, hizo asegurar los retornos en una de las oficinas de seguros de Paris en 21 de marzo de 53, bien fuesen en oro, plata ó efectos, sobre uno ó muchos buques desde su cargamento hasta su arribo á Cadiz, ú otro puerto de España. En 6 de febrero declaró haber llegado parte de las mercaderías por valor de setecientas cuarenta y cinco libras, en 25 de marzo siguió el resto por setecientas cuarenta; y en el mes de mayo arribaron ó demandaron los

1 Ordenanzas de Bilbao, cap. 22. num. 19. cap. 14. num. 21.

19 *Cur. Filip.* lib. 3. *del Comercio naval*,
T. III.

aseguradores al señor Huguet, pretendiendo se declarase haber fenecido los riesgos. El señor Huguet sostenia tener aun efectos que traer, cuyo riesgo estaba todavía á cargo de los aseguradores, pues no habia ley ni costumbre que determinase el tiempo ó duracion de los riesgos; sin embargo por sentencia del Almirantazgo dada en el mes siguiente se declaró acabado el tiempo de los riesgos. Los fundamentos de esta sentencia, segun manifestó uno de los jueces, fueron que si no se limitaba por el juez el tiempo ó duracion de los riesgos estarian frecuentemente expuestos los aseguradores á ser engañados, porque siendo de ordinario ignorada por ellos la entrada de estos retornos, sucederia que un negociante de mala fe, despues de haber recibido íntegramente todos los efectos asegurados, pudiese, si perdía algunos, aplicarles el seguro de los otros diciendo ser parte de los retornos (*).

46. Siendo el riesgo, como se ha dicho, el principal fundamento y el requisito mas esencial del contrato de seguro, de cuya justificacion pende principalmente la validez ó insubsistencia del mismo, exige la razon que esté á cargo del asegurado la prueba del riesgo, debiendo para la ejecucion del contrato, justificar concluyentemente la base de su intencion, esto es, la existencia física y real de la cosa asegurada bajo el peligro individual que dió origen á su estipulacion con los aseguradores (1).

47. Rocco en sus notables observaciones á la materia de se-

* Emerigon en el tratado de seguros, cap. 13. secc. 2. § 2 dice que el riesgo marítimo debe empezar desde el momento en que las mercaderías se hallan expuestas al mar, ya sea en la nave, ya en el transporte que de ellas se hace desde el muelle para cargarlas. Fúndase en que la intencion del asegurado es ponerse á cubierto de todos los riesgos marítimos, lo cual no se verificaria enteramente si los aseguradores no respondiesen de la pérdida acaecida en el mar bajo el pretexto de haberse sumergido en él las mercaderías al tiempo de trasportarlas. Con este modo de pensar parece que coincide el citado artículo 19 de las Ordenanzas de Bilbao, donde se dice, que desde los mismos muelles donde se embarquen los efectos ha de empezar á correr el riesgo de los aseguradores. Verdad es que luego en la fórmula ó plantilla de póliza de mercaderías inserta en el artículo 50 del mismo

capítulo se dice: «Corremos (los aseguradores) el dicho riesgo desde tal día ó desde el punto y hora que se cargaren en dicho navío los referidos fardos y mercaderías.» Atendiéndonos sin embargo al artículo 19, que es, por decirlo así, el dispositivo, pues el 50 se reduce á un mero formulario; y siguiendo la sólida opinion del autor citado, decimos: que corre el riesgo, no desde el punto en que se embarcan las mercaderías, sino desde que se trasportan del muelle á la embarcacion.

1 Rota Genuen de mercat. decis. 69. num. 1. Stracc. de assecur. gloss. 6. in princip. y gloss. 11. num. 56. Santern de assecur. part. 4. num. 46. Masquard. de jur. merc. lib. 3. cap. 13. num. 9. Scaccia de comm. §. 1. quæst. 1. num. 129. Casareg. de comm. disc. 1. num. 10. 7. num. 1. 13. num. 14 y 142. num. 34. Emerigon des assuranc. cap. 1. al princip.

guros ha pretendido demostrar que debe el asegurador tener la obligacion de probar que la cosa asegurada no se ha expuesto al riesgo marítimo, á menos que en la misma póliza se someta el asegurado á la justificacion del cargamento (1). Pero ha prevalecido la opinion contraria, como mas análoga á la naturaleza del contrato de seguro, y mas conforme á la recta justicia; pues siendo este un contrato condicional que no recibe su perfeccion sino cuando la cosa asegurada está expuesta á los riesgos, exige la razon que el asegurado justifique haberse verificado enteramente esta condición, y seria contra el orden regular que en semejantes casos los aseguradores se viesen obligados á probar una negativa (2). Al intento se ha establecido por ley en diversas plazas marítimas el modo con que debe el asegurado suministrar la prueba del riesgo, á fin de que pueda proceder contra sus aseguradores.

48. Es preciso sin embargo distinguir la prueba del riesgo acaecido en el caso y aparejos de un buque, y del que sobreviene á las mercaderías, para que en uno y otro caso se pueda probar concluyentemente el interes del asegurado. Acerca del primero de estos dos riesgos se debe observar que, aunque parezca extraordinario é inverosímil que entre comerciantes pueda suponerse la existencia de un buque con su nombre y designacion de sus calidades no habiendo semejante embarcacion, han acaecido sin embargo atentados de esta especie; y por consiguiente los aseguradores deben estar muy sobre sí para precaverse de este nuevo género de fraude. En prueba de esto Emerigon refiere un suceso ocurrido el año de 1773 en Exon en Inglaterra, donde un negociante llamado Colvorty, por medio de facturas, conocimientos y otros papeles del todo falsos, acreditó la compra y cargamento de granos en diversos buques que jamas habian existido sino en su imaginacion, y cuyo pago logró apropiarse; y descubierta la supercheria fue condenado en dicha plaza á la pena de muerte.

49. No rige, pues, enteramente, á lo menos en nuestros tiempos, lo que afirma Vallin sobre las ordenanzas de Francia en los artículos citados, esto es, que en orden á la prueba del riesgo sobre las embarcaciones, siendo estas un objeto real y verdadero, no hay necesidad de justificarle, ni puede haber materia de discusion sino relativamente á la estimacion que el ase-

1 Rocc. de assecur. not. 10. y 97.

2 Casareg. de comm. disc. 13. num. 4. y sig. Card. de Luc. de credit. disc. 111.

num. 4. Emerigon des assuranc. cap. 11. in princip.

gurado haya hecho en la póliza excediendo de su justo valor; puesto que la malicia humana ha llegado al punto de hacer que aparezcan como objetos reales las cosas no existentes. Por consiguiente es necesario, para que se tenga por probado concluyentemente el riesgo de la nave, que por medio de un documento auténtico se pruebe en debida forma la parte de buque que se haya hecho asegurar, perteneciente con título cierto de propiedad á aquella persona que directa ó indirectamente está nombrada y comprendida en el contrato de seguro (1).

50. La prueba mas cierta que pueda darse para justificar el riesgo de las mercaderías es el conocimiento, y este es propiamente el documento justificativo de que hablan todas las leyes para establecer la existencia, la calidad y cantidad del riesgo conforme á su contenido (2).

51. Sin embargo es cierto que aun esta prueba puede estar sujeta á la excepcion de fraude y colusion; de aqui es que si los aseguradores demuestran en cualquier forma, que se ha procedido fraudulentamente para perjudicarlos en el contrato, no será atendible la prueba hecha por medio del conocimiento, á menos que esté corroborada con otros documentos auténticos y legales, por los que se acredite no solo el cargamento sino tambien la anterior adquisicion, el costo, la pertenencia y el hecho mismo del sucesivo cargamento con designacion de su calidad y cantidad; especialmente en el caso en que el contrato se haya celebrado con términos generales de mercaderías sin otra especificacion, como no pocas veces sucede (3).

52. No obstante lo dicho, el conocimiento no es la única prueba que puede acreditar el riesgo, sin la cual no sea permitido al asegurado el resarcimiento de los daños; puesto que hay muchos casos en que la necesidad, la prudencia ó las circunstancias no permiten al cargador tener á mano el conocimiento, y no por esto le será prohibido el hacerse asegurar, ni tampoco quedará inhabilitado para hacer por otro medio la prueba del cargamento y del riesgo (4).

53. En efecto, todos los cargamentos que se hacen en tiempo

1 Rot Roman. decis. de 12 de febrero de 1776 §. 6 y sig. Luca de credit. disc. 108. num. 14. Casareg. de comm. disc. 1. num. 111. Pothier des assur. num. 144. Vallin en el art. 57 de la Ordenanz. de Franc. tit. de los seguros.

2 Casareg. de comm. disc. 173 y sig. Emerigon en el lugar citado, §. 2.

3 Luca de credit. disc. 108. num. 14 y sig. Casareg. de comm. disc. 10. num. 57 y 124.

4 Luca allí, disc. 106. num. 17. Pothier des assuranc. num. 114. Vallin. en el art. 57 de la Ordenanz. de Franc. tit. de los seguros. Emerigon des assuranc. cap. 11. secc. 6.

de guerra de mercaderías sujetas á los inconvenientes del apresamiento, carecen absolutamente de conocimiento, y sin embargo pueden ser asegurados. Tampoco se hace conocimiento por el equipage de los pasajeros, y regularmente ni por las pacotillas ó pequeños bultos que el capitán recibe por hacer favor á alguno; y por fin es muy contingente el caso en que ó se pierdan dichos conocimientos, ó el capitán se haga á la vela sin haberlos firmado; lo que sucede facilmente con aquellas mercaderías que se envían á bordo al tiempo de la partida, las cuales por lo comun suelen ser las mas finas, y por consiguiente de mayor valor. Sería pues inadmisibile en el comercio que por falta de un documento que muchas veces no puede tenerse, ó se privase al interesado de hacerse asegurar, ó se le pusiese en el duro caso de no poder percibir el resarcimiento de los daños padecidos. Por estas razones está admitida la opinion de que á falta de conocimiento pueda el asegurado cumplir esta prueba con otros documentos que justifiquen el cargamento, y por consiguiente el riesgo de las mercaderías. Así que la justificacion por medio del conocimiento que suele estipularse en el contrato de seguro, no debe entenderse pactada como condicion, sino por via de modo; esto es, que en defecto de ella pueda suplirse con otras pruebas equivalentes, como serian los despachos de la aduana y otros papeles semejantes que tengan una forma válida y concluyente (1).

54. Pothier en su tratado de seguros, número 114, propone esta dificultad: ¿si podrá el asegurado pactar en la póliza de seguro que no ha de estar obligado á justificar su cargamento con la exhibicion del conocimiento? y responde que no debe admitirse tal pacto, ni semejante cláusula puede dispensar al asegurado de tal prueba; por cuanto no se puede presumir otra causa para este convenio sino la intencion de querer engañar á los aseguradores, y en consecuencia no es válido, porque no debe admitirse pacto alguno que ponga á los contrayentes en estado de engañar.

55. Vallin comentando las Ordenanzas de Francia, en el artículo 57, título de los seguros, sostiene que la cláusula que dispensa al asegurado de hacer la prueba del riesgo por medio del cargamento, es contraria al espíritu de la ley que prescribe rigo

1 Ordonn. de France, art. 25. tit. des naufrages. Stracc. de assecur. glos. 1. num. 55. al fin. Casareg. de comm. disc. 1. num. 10. Pothier des assuranc. num. 145.

Vallin Comment. á l'Ordonn. de France. art. 7. tit. de l'écrivain; y 1. tit. du connoissement. Emerigon des assuranc. cap. 11. secc. 7. §. 3.