

corredores, ó si fuese necesario á la prueba de testigos; pues entónces no se puede imputar á ninguno de los contrayentes el haber faltado á lo que previene la Ordenanza sobre este punto.

20. Viniendo ahora al primer requisito esencial del contrato de seguro, que es el consentimiento de los contrayentes, debe advertirse que cuanto dicen los autores hablando de los contratos en general acerca de las personas que por falta de capacidad física ó legal no pueden contratar, es aplicable al seguro; siendo no obstante de notar que aunque los menores no pueden por sí celebrar contratos, con todo si fueren comerciantes ó mercaderes de profesion, se les considera capaces de contraer y obligarse en los negocios mercantiles, y por consiguiente les es permitido tambien celebrar el contrato de seguro<sup>1</sup>.

21. A los corredores está expresamente prohibido introducirse ni meterse á ser aseguradores en manera alguna por mar ni por tierra<sup>2</sup>; tampoco pueden firmar riesgos por sí ni por otra persona, pena de perdimiento de su oficio<sup>3</sup>. Los eclesiásticos pueden lícitamente hacer que se les aseguren sus propios efectos que vengan de lugar remoto, ó vayan á él; pero no podrán tomar parte, como aseguradores, por estarles prohibida, segun los cánones toda grangería ó negociacion de esta especie; bien que si lo hicieren será válido el seguro, quedando ellos sujetos á las penas canónicas. A los comisionistas en general les está prohibido por las ordenanzas consulares de otros países hacer el mismo género de comercio para que tienen la comision, á fin de evitar los fraudes é infidencias que podrian cometerse, aprovechándose ellos de las ocasiones favorables, segun se dijo en el capítulo de los comisionistas. Por esta razon las Ordenanzas de Francia prohiben á los comisionados de las compañías de seguros hacer pólizas algunas en que tengan interes directo ni indirecto, como tambien el admitir cesiones de los derechos de los aseguradores: esta cesion produce una presuncion fundada de que los asegurados son *testas de ferro*, como se dice vulgarmente, y de que el contrato se hizo por cuenta de otros. Por último, debe saberse que aunque al parecer no deberia celebrarse el contrato de seguro entre individuos de dos naciones enemigas, por cuanto las declaraciones de guerra prohiben todo comercio entre ellos; sin embargo, se observa lo contrario, como sucedió durante la guerra de siete años en que los ingleses aseguraron las mercaderías de los franceses, y les pagaban el valor de las presas que les hacian los de su nacion.

22. El segundo requisito esencial del contrato de seguro es la cosa sobre que este recae, acerca de lo cual deben tenerse presentes

1 Véanse los ns. 9 y 10 cap. 1.  
2 Art. 11 cap. 15 Ord. de Bilb.

3 L. 4 tit. 39 lib. 9 R. I.

las reglas que siguen. 1.<sup>o</sup> Pueden asegurarse todas las mercaderías y efectos que la ley no prohíbe, y el uso general del comercio ó el particular de cada plaza permite y autoriza<sup>1</sup>. 2.<sup>o</sup> No se puede hacer seguro de ganancias imaginarias, sueldos de maestros y marineros, ni fletes que no se hayan cumplido efectivamente, pena de nulidad de seguros; exceptuando lo que se expresa en la regla 7.<sup>o</sup> acerca de las ganancias del comercio de Indias ú otras partes remotas<sup>2</sup>. 3.<sup>o</sup> Tampoco se podrán hacer seguros sobre las vidas de los hombres, so pena de la misma nulidad<sup>3</sup>. 4.<sup>o</sup> Bajo igual pena se prohíbe asegurar los caudales ó dineros tomados á cambio ó á la gruesa ventura<sup>4</sup>: por ejemplo, si un armador ha tomado un préstamo de veinte mil pesos para armar su buque, y lo ha hecho á la gruesa, esto es, pactando que si la embarcacion pereciese en el viaje, la pérdida sea á cargo del prestador, y él quede libre del mutuo; pero que si arribase á buen puerto restituirá la suma prestada con un grueso interes marítimo: en este caso el armador no puede asegurar con respecto á esta cantidad, por cuanto no corre riesgo el buque en los veinte mil pesos; pero si hubiere empleado mas de esta suma en su armamento, puede asegurar el exceso<sup>5</sup>. Sin embargo, el que prestó á la gruesa puede hacer que se le asegure la suma prestada, porque corre riesgo en la pérdida del buque ó de su cargamento; pero no le es permitido asegurar los provechos é intereses que espera en caso de feliz arribo<sup>6</sup>; la razon es porque solo puede asegurarse lo que corre riesgo de perderse, y dichos intereses en caso de que perezca el buque no son pérdida, sino una cantidad que deja de ganar. 5.<sup>o</sup> Todo navegante y pasajero podrá hacer segura la libertad de su persona, y en este caso las pólizas deberán contener el nombre, país, edad y calidad del que se hace asegurar, sus señas y demas circunstancias que le parecieren, y el nombre del buque, surgidero donde se halla, y el del puerto de su destino; la cantidad que se ha de pagar en caso de presa ó cautiverio, así para el rescate como para el gasto del retorno, á quién 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 quién ha de quedar su solicitud<sup>7</sup>. 6.<sup>o</sup> Si sucediere que, cumpliendo una vez el asegurador con la remision del dinero asegurado para la redencion del cautivo ó preso, este falleciere ántes 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

1 Azuni *Dizionario de la giurisprudenza mercantile*. tom. 1 verb. *Assicuranza*, y tom. 10 § 26.

2 Orden. de Bilb. cap. 22 n. 11. L. 5 tit. 39

lib. 9 R. I.

3 Dicho cap. n. 12.

4 Dicho cap. n. 17.

5 L. 5 al fin tit. 39 lib. 9 R. I. y céd. de 8 de abril de 1768 inserta en el *Teatro de la legislac.* tom. 27 pag. 165.

6 El mismo n. al fin. Cód. de 27 de octubre de 1768 inserta en dicha obra tom. cit. pag. 177.

7 Ord. de Bilb. dicho cap. n. 13.

rescate ó libertad, porque en el caso referido pertenecerá á él<sup>1</sup>. 7. 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, se podrán hacer asegurar para la vuelta, además del interes principal que tuviere el asegurado, hasta veinte y cinco por ciento por via 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<sup>2</sup>. 8. 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<sup>3</sup>. 9. Cuando se hicieren seguros sobre mercaderías por su naturaleza corruptibles, y otras que con el tiempo, ó durante el viaje, 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<sup>4</sup>. 10. Si despues de haberse asegurado sobre buque ó mercaderías que existen en el puerto, y ántes de la salida al mar convinieren los dueños de buque y carga por cualesquiera motivos en que no se lleve á efecto el viaje, 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<sup>5</sup>. \*La ley 12 tit. 39 lib. 9 Rec. Ind. para este caso dispone: que si el asegurado por alguna causa no cargare las mercaderías ó parte de ellas en la nao que estuviere asegurado, para que le restituyan

1 Id. n. 44.

2 Id. n. 8. La ley 21 cit. tit. 39 dice, que en todas las pólizas de venida de Indias sobre oro, plata, perlas y mercaderías, no se pueda asegurar el costo del seguro. Véanse la ley 9 id. id. y el art. 7 cap. 22 Ord. de Bilb.—E.

3 Dicho cap. n. 9. La citada ley 5 tit. 39 lib. 9 R. I. ordenaba, que ninguno pudiese asegurar de ida ó vuelta de las Indias, sobre los fletes, artillería ni aparejos de nao, pena de nulidad, permitiendo solo, que se pudiesen asegurar los dos tercias partes del verdadero valor del casco del bajel. Pero esta ley, dice la citada cédula de 5 de abril de 1768 que se hizo impracticable; pues prohibiendo el seguro de fletes, artillería y aparejos, lo ciñó al solo valor de los dos tercios del casco, á cuya estrechez no pudieron sujetarse los dueños, temerosos de su total ruina en caso de que se perdiese, como que para soportar

tan formidable quebranto, era preciso tener un caudal opulentiísimo: proviniendo de aqui irse introduciendo la costumbre de asegurarse en todo, ó casi todo, el valor del navío, licencia, carena, rancho y demas gastos en las expediciones de Indias, quedando por su no uso derogada la antigua ordenanza y ley en esta parte; sin atenderse á que en las ordenanzas de otros consulados está prevenida la cuota del riesgo que ha de correr en el navío precisamente á su dueño; y que en las de Bilbao se extendió á un quinto de su valor, segun el § 9 cap. 22, porque entre las embarcaciones de que hablan, y las que trafican con registro de ropas ó frutos á las Indias, no hay comparacion en cuanto á su principal y costos que causan para habilitarse hasta ponerse á la vela.—E.

4 Id. n. 18.

5 Id. n. 23

lo que hubiere dado del premio del seguro, sea obligado á pedirlo, y hacer saber al asegurador ó aseguradores, quince dias despues de haber salido la nao del puerto, y si así no lo hiciere, no lo pueda pedir despues, y pierda el prémio que hubiere dado.\* 11. Cuando el seguro se hiciere sobre navíos y aparejos por tiempo limitado, sin asignacion de viajes, 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<sup>1</sup>. 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 ántes 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 ménos que se exprese en la póliza, que el seguro se hace sobre las malas ó buenas noticias, que entónces será válido, si el asegurador no pudiere probar (por los medios permitidos en derecho) al asegurado haber sabido la pérdida, robo ó daño ántes del seguro<sup>2</sup>. 13. Si teniendo noticia el asegurado de la llegada del navío y mercaderías que asegurare, firmare pólizas, será nulo el seguro<sup>3</sup>. 14. Los aseguradores podrán hacerse asegurar de otros (por mas ó ménos premios de los recibidos) de las cantidades que hubieren asegurado: asimismo podrán reasegurarse por otros, así 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<sup>4</sup>. 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 trasportar, con las demas contingencias que puedan acaecer en el comercio terrestre<sup>5</sup>. 16. Cuando se asegura simplemente una embarca-

1 Dicho cap. 13 n. 24. Todas las pólizas, dice la ley 17 tit. 39 lib. 9 R. I., que se hicieren de venida de cualesquier partes de las Indias á estos reinos en nao nombrada, ó en cualquier navío, sean y se entiendan corridas dentro de dos años, desde el dia en que se firmaren; y si no fueren corridas en lo que se aseguró ó quedare alguna parte de ello por correr, la póliza sea en sí ninguna, y quede desecha para lo que faltare, si no fuere de acuerdo de ambas partes, y de lo que se deshiciere, los aseguradores vuelvan el premio que recibieren, tomado el medio por ciento.—E.

2 Id. n. 25. L. 7 cit. tit. 39. Será nulo todo seguro, dice el art. 893 cód. esp., que se haga en fecha posterior al arribo de las cosas aseguradas

al puerto de su consignacion, igualmente que al dia en que se hubiere perdido, siempre que pueda presumirse legalmente que la parte interesada en el acaecimiento tenia noticia de él ántes de celebrar el contrato. El 894 añade, que tiene lugar aquella presuncion sin perjuicio de otras pruebas, cuando hayan trascunrido, desde que aconteciere el arribo ó pérdida hasta la fecha del contrato, tantas horas, cuantas leguas legales de medida española haya por el camino mas corto desde el sitio en que se verificó el arribo ó la pérdida hasta el lugar donde se contrató el seguro.—E.

3 Id. n. 26.

4 Id. n. 43.

5 Id. n. 44.

cion, 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<sup>1</sup>. 17. Haciéndose el seguro de mercaderías, se entiende de toda clase de efectos, oro, plata, perlas ó piedras preciosas<sup>2</sup>. 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<sup>3</sup>. 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<sup>4</sup>. 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 ó otros usos semejantes<sup>5</sup>; 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 ménos que el seguro se refiera á todas las que haya de llevar, ó se convinieren así los contrayentes<sup>6</sup>. 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<sup>7</sup>. 23. El seguro estipulado por viaje de una nave, debe entenderse del primero que la misma haya de emprender, y no de cualquier otro posterior; á ménos que se haya estipulado otra cosa en la póliza<sup>8</sup>. 24. Si ántes de empezar el viaje asegurado emprendiese otro el capitán del buque, ya de su propia voluntad, ó por órden de los aseguradores, el seguro será nulo, y deberá entregarse por estos el premio convenido<sup>9</sup>. 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<sup>10</sup>.

1 Santern. *De assecur.* 4 p. n. 68 al 92. L. 36 cit. tit. 39.

2 L. 2 § *Cum in eaden.* ff. *ad leg. Rhod. de jactu.* L. 3 tit. 9 part. 5. Santern. en el lugar cit. n. 64 y sig. L. 36 cit.

3 L. *Cum prop.* Cod. *De naut. faen.* Strac. *De assecur.* gl. 5. Santern. ubi supr. ns. 16 y 17. L. 32 id.

4 L. *Ita stipulatus.* ff. *De verb. significat.*

5 L. *Si cui lana* y ley *lana legata.* ff. *De leg.* L. 4 tit. 9 part. 5.

6 L. *cum ita.* ff. *De leg.* 2. Santern. *De assecur.* 3 p. n. 49 al 51.

7 L. 1 § 6 ff. *De posit.* L. 33. ff. *De verb. oblig.* Novel. 136 cap. 1. Rota Genuen. *De*

*mercat.* decis. 25 n. 2. Casareg. *De com.* disc. 1 ns. 105, 106 y 107.

8 Rota ubi supr. decis. 40 ns. 2 y 63 n. 4. Santern. *De assecur.* part. 3 n. 3. Loccen. *De jur. marit.* lib. 2. cap. 5 n. 6. Strac. *De assecur.* not. 19. Casareg. *De comm.* disc. 1 n. 70.

9 Ordonn. de France, art. 37 tit. *Des assuranc.* et ibi Vallin. Rota Genuen. *De mercat.* decis. 4 n. 2. Casareg. *De comm.* disc. 67. Rocc. *De assecur.* not. 20.

10 L. 8 in princ. ff. *De peric. et com. rei venditae.* Santern. *De assecur.* part. 3 n. 22. Scaccia *De comm.* § 1 q. 1 n. 135. Rocc. *De assecur.* not. 15. La ley 30 tit. 39 lib. 9

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 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 aquí es que se considera como principal fundamento del seguro el riesgo, sin el cual no podria sostenerse este contrato<sup>1</sup>.

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 calafete, 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<sup>1)</sup>“.

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 entónces dicho asegurador subrogado en todas las acciones que corresponderian á los comerciantes asegurados de este riesgo contra el maestro ó armador. Llámase baratería

R. I. dispone, que descargándose la nave en el puerto donde se cargó, aunque se haya descargado por mandamiento de la justicia no se ha de hacer dejacion de las mercaderías, y el cargador ha de poner cobro en ellas, y los aseguradores le han de pagar las costas y flotes, si hubiere y corriere el riesgo en el mismo navio ó en otros donde se volviere á cargar.—E.

1 Ordonn. de France, arts. 22, 37, 38 y 56 tit. *Des assuranc.* et lib. Vallin. Marquard. *De jur. merc.* lib. 2 cap. 13 n. 23. Loccen. *De*

*jur. marit.* lib. 2 cap. 5 n. 7. Pothier *Des assuranc.* ns. 11 y 45. Luca *De credit.* disc. 111 n. 4. Casareg. *De comm.* disc. 4 n. 1. disc. 13 n. 3. y 173 n. 1.

[a] La ley 42 tit. 39 lib. 9 R. I. declara, que el seguro que se hiciera se entienda del mar, viento, y fuego, y de enemigos, y amigos, y de otro cualquier caso que suceda ó pueda suceder, excepto de baratería de patron ó mancamiento de la mercadería. Véanse las leyes 20 y 35 id.—E.

[\*] De estas se trató en el capítulo anterior.

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 prevaricaciones y faltas del capitán y de la tripulacion conocidas con el nombre de baratería, si no hay estipulacion en contrario; pero como las Ordenanzas de Bilbao en dicho artículo 19 comprenden terminantemente la baratería 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 baratería, á ménos que haya excepcion sobre ello en la póliza de seguro.

28. Acerca de la mudanza de ruta ó rumbo en el viaje, se previene en el artículo 22 del citado capítulo de las Ordenanzas de Bilbao lo siguiente: „Cuando el asegurado dueño del buque ó mercaderías intentare mudar de viaje, 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, hiciere la expresada mudanza de viaje, será visto quedar libre el asegurador, y sin obligacion á devolver los prémios; sin que por esto se entienda embarazar al maestre 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 <sup>1.</sup>” En órden 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 hiciere sin necesidad.<sup>2</sup>

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 arrojaren, 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 capítulo anterior tratando de la avería gruesa ó comun <sup>3.</sup>

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

1 Dicho cap. 22 de las Orden. de Bilb. n. 22.

2 Véanse el art. 42 cap. 22 Ord. de Bilb. y las

leyes 20, 23, 30 y 43 cit. tit. 39.

3 L. 20 cit. tit. 39 y arg. de la 25 id.

ciere por negligencia ó culpa de los marineros; á ménos que por una cláusula particular se hicieren cargo de la baratería 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, capítulo 22 de las Ordenanzas de Bilbao, que se hallará inserto en el párrafo 77 de este capítulo.

32. Acerca de las detenciones, arrestos ó embargos de príncipes, es preciso hacer la distincion siguiente: ó el embargo ó detencion se ejecuta en pais extranjero de órden de su príncipe, ó en puerto de la república de órden de sus autoridades; 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, ántes 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 capítulo.

33. Si en caso de necesidad tomare el príncipe las mercaderías, ó parte de ellas, y pagare su precio, no tiene el asegurado recurso alguno contra los aseguradores, porque no hubo pérdida; \*pero cuando por la justicia ú otra persona se tomare forzosamente alguna mercadería sin pagarla, los aseguradores la pagarán por el costo dando los asegurados recaudos para que la puedan pedir <sup>1.</sup>\*. 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 dichas Ordenanzas. „Si algun navío quedase incapaz de navegar, por retencion de príncipe ó defecto del casco, en que las mercaderías ase-

[\*] En cuanto á incendios convendria 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 satisfacerlo 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 quemó.

1 L. 25 cit. tit. 39.

guradas 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: ántes 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<sup>1</sup>; \*lo cual segun derecho de Indias<sup>2</sup>, ha de verificarse por cuenta y juramento del cargador ó persona que lo gastare, solamente, sin mas recaudos; y si los aseguradores se sintieren agraviados, despues de haber desembolsado las dichas costas, sean recibidos á prueba y se verifique\*.

35. El segundo caso es cuando en los puertos de la república se hace la detencion de órden del gobierno 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; entónces segun las citadas Ordenanzas, reteniéndose los navios asegurados con mercaderías ó sin ellas, ántes de empezar el viaje para su destino, será visto no poderse hacer abandono alguno de ellos, ántes 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<sup>3</sup>. 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 viaje en algun puerto nacional 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 ántes de emprenderse el viaje un daño de tierra, que no está á cargo de los mismos aseguradores.

36. No obstante lo dicho, si la detencion se hiciere ántes del viaje 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 necesitar el gobierno 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 él mismo tomase algunos efectos del buque, subsistirá tambien el contrato en cuanto á lo demas, rebajando á proporcion el premio. Necesitando el gobierno 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

<sup>1</sup> Núm. 42 del cit. cap. 22. Véanse las leyes 22, 23 y 43 cit. tit. 39.

<sup>2</sup> LL. 23 y 43 cit.

<sup>3</sup> Núm. 35 del cit. cap.

tiempo de paz, y sin recelo 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 puedan 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 ellos por su naturaleza<sup>1</sup>. Pero si el trascuelo ó derretimiento fuese en mayor cautidad 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 viaje de ida y vuelta, si no puede regresar por ser viejo no estarán obligados á esta pérdida, á ménos 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 asegurados murieren de muerte natural, ó se echen por sí mismos al mar, no estarán obligados al pago los aseguradores, \*aunque lo contrario es por derecho de Indias<sup>2</sup>.\*

40. Tampoco lo estarán por los pilotages, derechos ni demas impuesto 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 acaso extraordinario causare estos gastos, como si el capitán los hiciese por entrar ó salir de un puerto adonde hubiere arribado 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 ménos 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

<sup>1</sup> Orden. de Bilb. cap. 22 art. 18.

<sup>2</sup> L. 33 cit. tit. 39.

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 inexecucion del contrato. Pero si durante el viaje, de órden 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 atras; 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 viaje, y si lo hiciere, se declarará libre el 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 limitada 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 ménos 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 viaje de ida solamente; otras se extiende al viaje redondo de ida, estada y vuelta; y cuando las partes no se explicaron sobre esto, se entiende por solo el viaje 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 viaje: esta especie de seguro se hace con los buques armados en corso; 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 viaje señalado, aunque la póliza haya determinado el tiempo de dicho viaje, estarán obligados los ase-

guradores á todos los riesgos que sobrevengan aun despues de dicho tiempo, si durare mas el viaje; porque el tiempo no se entiende designado para limitar la responsabilidad de los aseguradores, sino para denotar que pasada la época señalada para el viaje, se les ha de aumentar el premio á proporcion<sup>1</sup>.

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<sup>2</sup>. 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 llegó á Buenos-Aires 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 Cádiz, ú otro puerto de España. En 6 de febrero de 55 declaró haber llegado parte de las mercaderías por valor de setecientas cuarenta y cinco libras: en 25 de marzo siguiente hizo otra declaracion por setecientas cuarenta; y en el mes de diciembre de 64 requirieron ó demandaron los 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

<sup>1</sup> Véase arriba el n. 22 y la ley 17 tit. 39 lib. 9 R. I. allí citada.

<sup>2</sup> Orden. de Bilb. cap. 22 n. 19. *Cur. Philip.* lib. 3 *del Com. nav.* cap. 14 n. 21. LL. 14, 37, 38 y 48 cit. tit. 39 y céd. de 27 de octubre de 1768 sobrecartada en otra de 17 de marzo de 1787, inserta en el *Teatro de la Legislac.*, tom. 27 pág. 177, Beleña hace mencion de ella en

sus *Providencias* n. 222. En la citada cédula se dice ademas, ser práctica generalmente recibida que los navios asegurados esten á riesgo de los aseguradores hasta que pasen veinte y cuatro horas de echada su primera ancla en el puerto de su destino. Véanse las leyes 53 y 56 cit. tit. 39.—E.