

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 justificación 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 fisica y real de la cosa asegurada bajo el peligro individual que dió origen á su estipulacion con los aseguradores¹.

47. Rocco en sus notables observaciones á la materia de seguros, ha pretendido demostrar que debe el asegurador tener la obligacion de probar que la cosa asegurada no se ha expuesto al riesgo marítimo, á ménos que en la misma póliza se someta el asegurado á la justificación del cargamento². 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 condicion, y seria contra el orden regular que en semejantes casos los aseguradores se viesen obligados á probar una negativa³. 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 (a).

(*) 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 art. 19 de las Orden. de Bilb., 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 art. 50 del mismo capítulo, se dice: „Corremos [los aseguradores], el dicho riesgo desde tal dia ó desde el punto y hora que se cargaren en dicho navío los referidos fardos y mercaderías.” Ateniéndonos 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. Véanse las leyes citadas.

1 Rota Genuen. *De mercat.* decis. 69 n. 1. Strac. *De assecur.* gl. 6 in princ. y gl. 11 n. 56. Santern. *De assecur.* part. 4 n. 46. Mascuard. *De jur. merc.* lib. 3 cap. 13 n. 9. Scaccia *De comm.* § 1 q. 1 n. 129. Casareg. *De comm.* disc. 1 n. 10, 7 n. 1, 13 n. 14 y 142 n. 34. Emerigon *Des assurances* cap. 11 al princ. La céd. cit. de 31 de mayo de 1763 dice: „pague el asegurador al asegurado precisamente lo que aseguró verificada la desgracia, haciendo constar por alguno de los medios que previenen las leyes, que las mercaderías se cargaron y registraron.—E.

2 Rocc. *De assecur.* not. 10 y 97.

3 Casareg. *De comm.* disc. 13 n. 4 y sig. Card. de Luc. *De credit.* disc. 111 n. 4. Emerigon *Des assurances* cap. 11 in princ. Véanse las Ord. de Bilb. cap. 22 art. 36 y las leyes 26, 27 y 28 cit. tit. 39.

[a] La ley 31 cit. tit. 39 dice, que si el asegurado de venida de Indias quisiere cobrar algu-

48. Es preciso sin embargo distinguir la prueba del riesgo acaecido en el casco 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 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 fué condenado en dicha plaza á la pena de muerte.

49. No rige, pues, enteramente, á lo ménos 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 asegurado 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 seguro¹.

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 contenido².

na pérdida por carta misiva de su factor ó persona que lo enviare y cargare, sin mostrar fe del registro, puédalo hacer, con tanto que de fianzas de que dentro de dos años despues de la sentencia traerá la fe del registro, y la presentará sin que se le pida, ni requiera; y si no la trajere, pasado el dicho tiempo volverá como depositario luego lo que cobró, con mas los treinta y tres por ciento del interes, si el asegurador

los quisiere cobrar.—E.

1 Rot. Roman. decis. de 12 de febrero de 1776 § 6 y sig. Luca *De credit.* disc. 108 n. 14. Casareg. *De comm.* disc. 1 n. 111. Pothier *Des assurances* n. 144. Vallin en el art. 57 de las Orden. de Franc. tit. *De los seguros*.

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

51. Sin embargo, es cierto que aun esta prueba puede estar sujeta á la excepcion de fraude y colucion: de aquí 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 ménos 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 sucede¹.

52. No obstante lo dicho, el conocimiento no es la única prueba que puede acreditar el riesgo, y 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 riesgo².

53. En efecto, todos los cargamentos, que se hacen en tiempo 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 fácilmente 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. Seria 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 suplir 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 suelen 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

¹ Luca *De credit.* disc. 108 n. 14 y sig. Casareg. *De comm.* disc. 10 n. 57 y 124.

² Luca allí, disc. 106 n. 17. Pothier *Des assu.*

ranc. n. 114. Vallin en el art. 57 de la Orden. de Franc. tit. *De los seguros.* Emerigon *Des assuranc.* cap. 11 secc. 6.

pruebas equivalentes, como serian los despachos de la aduana y otros papeles semejantes que tengan una forma válida y concluyente¹.

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 rigurosamente la prueba del riesgo como requisito esencial de contrato de seguro, no siendo permitido á las partes el derogarlo, por cuanto no puede ser válido ningun pacto opuesto á la naturaleza del contrato; pero Emerigon en su tratado de Seguros, cap. 11 sec. 8, corrige á Vallin, suponiéndole equivocado en cuanto á la naturaleza de este pacto, y refiere que en el año de 1774, habiéndole consultado ciertos aseguradores sobre la siguiente cláusula adoptada por ellos en la póliza, á saber: *sin que el asegurado tenga obligacion de hacer prueba alguna del riesgo en caso de pérdida*, les respondió ser válido el tal pacto; pero que los aseguradores tenian derecho de probar que no habia tenido efecto el cargamento; que el fraude se entendia siempre excluido de semejantes convenios, con tal que le pudiesen acreditar los aseguradores, y que la susodicha cláusula no dispensaba de llevar á efecto el cargamento, sino solo de alegar la prueba del mismo, afirmando el asegurado ser cierto; pues no estando prohibido por las leyes el convenio de estar á la fe de alguno, debia considerarse como válido semejante pacto. *Las Ordenanzas de Bilbao en el art. 36 cap. 22 disponen: „Que los instrumentos justificativos de la carga y pérdida de las mercaderías aseguradas y abandonadas, deberán los asegurados manifestarlos y presentarlos á los aseguradores despues del abandono de ellas, y ántes que pretendan el pagamento; á ménos que por pacto expreso de la póliza hayan convenido los aseguradores en relevar á los asegurados de esta obligacion.”*

56. Mas no cabe duda en que siendo un pacto de buena fe el de

¹ Ordonn. de France, art. 25 tit. *Des naufrages.* Strac. *De assecur.* gl. 11 n. 55 al fin. Casareg. *De comm.* disc. 1 n. 10. Pothier *Des assuranc.* n. 145. Vallin *Comment. á l'*

Ordonn. de France. art. 7 tit. *Del écrivain,* y 1 tit. *Du connoissement.* Emerigon *Des assuranc.* cap. 11 secc. 7 § 3.

estar al juramento del asegurado para acreditar la existencia del riesgo, pierde toda fuerza, no solo cuando el asegurado es sospechoso de mala fe y de fraude, sino tambien cuando decaiga de su crédito ó condicion, ó enteramente quiebre; pues en tales circunstancias, haciéndose indigno de fe, podrán los aseguradores, no obstante el pacto en contrario, legalmente pretender y exigir la prueba del cargamento. Por tanto, debe decirse que esta es una cláusula adoptada para solicitar la ejecucion del contrato de seguro, mas no para alterar su verdadera esencia. Así que debe dársele una inteligencia y eficacia conveniente á la subsistencia del negocio, en lugar de darle otra que se dirija á destruirle; bajo cuyo aspecto debe ser generalmente recibida como válida semejante convencion¹.

57. Seria de desear que en todas las plazas de comercio fuese uniforme el método de probar el riesgo, y se determinase la prueba verdadera y legal, sin la que no se admitiese justificacion alguna; y que los cargadores debiesen indispensablemente presentar el conocimiento firmado por el capitán del buque para justificar la existencia del mismo. El arbitrio que se ha dejado á los jueces para valuar las pruebas, pone en estado á los contrayentes ó de acumular pruebas que no son legítimas, ó de verse disputar sin razon la legitimidad de aquellas que, aunque verdaderas en el fondo, carecen de alguna forma extrínseca que las hace vacilar.

58. La materia de los riesgos nos conduce naturalmente á hablar del abandono que en caso de pérdida ó desgracia puede hacer el asegurado á favor del asegurador, sobre lo cual establecen las Ordenanzas de Bilbao lo siguiente.

59. Todas las veces que, acaeciendo pérdida ó desgracia de la cosa asegurada, el asegurado con la noticia de ello quisiere hacer abandono y suelta á favor del asegurador ó aseguradores, lo deberá ejecutar sin la menor dilacion ante la justicia del lugar, y estando en él los aseguradores, se les hará saber judicialmente, para que, si bien visto les fuere, acudan ó nombren persona que por ellos asista á su cobro; pero siendo los dichos aseguradores de fuera, deberá constituirse el asegurado en su representacion, con autoridad del juez, á cuidar, recuperar y beneficiar lo abandonado sin perjuicio del abandono hecho y del derecho que tendrá en uno y otro caso de recurrir contra los aseguradores á que le paguen los daños, gastos y demas que se le siga².

60. No podrá hacerse abandono alguno, sino en caso de apresamiento ó naufragio, quebrantamiento ó varamiento de navío, embar-

1 Rota Genuens. *De mercat.* decis. 62 n. 4. Casareg. *De comm. disc.* 10 ns. 2 y 128. *Targa Pond. marit.* cap. 52 § 15. Emerigon *Des*

assuranc. cap. 11 secc. 8 al fin. 2 Cap. 22 n. 30.

go de príncipe, ó pérdida entera de la cosa asegurada; y sucediendo otros cualesquiera daños serán reputados solamente como avería, la cual será arreglada entre los aseguradores y asegurados, prorrateándola segun los intereses que tuvieren¹.

61. Tampoco se podrá hacer abandono de una sola parte de mercaderías, reservando lo demas, sino enteramente todas las aseguradas; ni de casco de navío que no haya padecido daño en parte esencial, y que pueda navegar².

62. Cuando el abandono quiera hacerse por motivo de retencion de príncipe, no se podrá ejecutar hasta despues de seis meses, contados desde el dia en que se hiciere saber el embargo ó retencion á los aseguradores, siendo este hecho en cualesquiera puertos de la Europa (así se expresan las citadas Ordenanzas); y si lo fuere, en los de la América ú otros igualmente remotos, dentro de un año contado como se lleva dicho; pero si el asegurado tuviere noticia por instrumento justificativo de que el navío se halla innavegable, ó las mercaderías dañadas en la mayor parte, podrá hacer en este caso dicho abandono desde luego, sin esperar á los términos prevenidos³.

63. Siempre que por los motivos expresados en el número precedente, acaeciére haber de esperar el asegurado los seis meses ó el año referidos para dicho abandono, se declara y ordena, que si este pidiere al asegurador fianzas ó resguardo del interes asegurado, ó de los daños que resultaren, se le deberá dar incontinenti, mediante la dilacion de dichos términos; durante los cuales, y hasta su decision y paradero del embargo, será de la obligacion del asegurado hacer todas las diligencias necesarias para conseguir la libertad, ó desembargo del navío, ó efectos retenidos, y consiguientemente si el asegurador ó aseguradores se hallaren en disposicion de mas cercanía, podrán hacer las mismas diligencias en beneficio comun por sí mismos si les conviniere⁴.

64. Si en los puertos de la república fueren retenidos por orden del gobierno algun navío ó navíos 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 ciento⁵.

65. Los instrumentos justificativos de la carga y pérdida de las mercaderías aseguradas y abandonadas, deberán presentarse á los aseguradores despues del abandono de ellos, y ántes que pretendan el pagamento; á menos que por pacto expreso de la póliza hayan con-

1 Id. n. 31. Véanse las leyes 22, 29 y 30 cit. tit. 39.
2 Núm. 32.

3 Núm. 33 de dicho cap.
4 Núm. 34.
5 Núm. 35.

venido los aseguradores en relevar á los asegurados de esta obligación¹.

66. Si sucediere que algun navío y mercaderías aseguradas, yendo ó viniendo de cualquiera puerto de la Europa, (son expresiones de las Ordenanzas de Bilbao) no pareciere en el de su destino ni en otro alguno, ni se tuviere noticia de su paradero en el tiempo de un año contado desde el día en que salió del puerto; en este caso podrá el asegurado hacer, si le conviene, su abandono, y pedir al asegurador el importe de las cosas aseguradas, y se le deberá pagar llana y puntualmente; y cuando la navegacion fuere á puertos de la América y otras regiones igualmente remotas, el dicho abandono y pagamento de lo asegurado se podrá tambien hacer y pedir dentro de dos años, contados asimismo desde el día en que el navío empezó á navegar².

67. Despues que el asegurado abandonare el navío ó mercaderías aseguradas, han de pertenecer al asegurador ó aseguradores en la parte que lo fueren, sin que el asegurado pueda tener derecho á ellas, aunque lleguen con felicidad al puerto de su destino, y los tales asegurador ó aseguradores no podrán (por ningun motivo ni pretexto) dejar de satisfacer y pagar, segun lo contratado, todo el valor ó importe de aquello que cada uno hubiere asegurado, sin que los unos ni los otros, puedan excusarse en manera alguna de cumplir lo á cada uno tocante³. *Por derecho de Indias⁴ debe el asegurador pagar al asegurado *precisamente* lo que aseguró, verificada la desgracia, haciendo constar por alguno de los medios que previenen las leyes, que las mercaderías se cargaron y registraron, *sin otro registro ni documento alguno (a)*; pues solo por estos se ha de despachar el apremio contra el asegurador, sin oír apelacion ni otro recurso, reservándole para el juicio ordinario todas las excepciones que quisiere poner contra el asegurado, con tal que este dé fianzas legas, llanas y abonadas de estar á derecho sobre las referidas excepciones con el asegurador, y devolverle, como dispone la citada ley 29, lo que se justificare no haber sido bien cobrado, con mas un treinta y tres por ciento de interes.*

68. El cuarto requisito esencial del contrato de seguro, es la can-

¹ Núm. 36.

² Num. 37 de dicho cap. 22. L. 8 cit. tit. 39.

³ Núm. 38.

⁴ Cit. céd. de 31 de mayo de 1763 y ley 29 cit. tit. 39.

[a] No creemos que por estas palabras se entienda excluida la necesidad de hacer constar la pérdida ó naufragio de la cosa asegurada que exigen la cit. ley 29 y el art. 36 cap. 22 Orden. de Bilb., véase el n. 46. Adviértase que segun la

ley 16 del cit. tit. 39. el consignatario á quien vinieren dirigidas las mercaderías, es parte para hacer el abandono y cobrar la pérdida y avería aunque no sea dueño de ellas; y conforme á la 57, si alguna persona ó personas en nombre de otras hicieron asegurar algunos efectos, habiendo riesgo, pueden hacer abandono y cobrar la pérdida, aunque no tenga poder para ello ni se diga en la póliza.—E.

idad que el asegurador propone pagar al asegurado por via de indemnizacion en caso de pérdida ó daño de la cosa asegurada. Regularmente se fija esta suma en la póliza de seguro, como se dijo en el párrafo 13; pero no es de esencia del contrato este señalamiento, bastando que los contrayentes se obliguen á pagar en caso de pérdida el precio de los efectos asegurados segun la estimacion que se haga. Esta suma no debe exceder del verdadero valor de aquellos, porque no se puede asegurar sino la que se arriesga; de modo que si las mercaderías valen diez mil pesos, solo estos se pueden perder, y de consiguiente asegurarse.

69. En el artículo 7 del citado capítulo 22 de las Ordenanzas de Bilbao se previene que „ninguna persona por sí ni en nombre de otra pueda hacer asegurar mas cantidad que la que importaren las mercaderías ó cosas aseguradas, sus derechos, gasto hasta bordo y premios de seguros¹, pena de nulidad del tal seguro, entendiéndose que el asegurado deberá en el todo correr el riesgo de diez por ciento, y solo podrá asegurar los noventa por ciento restantes; pero en el caso de que se conformen los aseguradores en que se asegure el todo, podrá cualquiera hacerlo, expresando en la póliza esta circunstancia, á ménos que el mismo dueño asegurado navegare con sus mercaderías en el buque; porque en este caso deberá correr precisamente el riesgo de diez por ciento, bajo la misma pena de nulidad.” Y en el artículo 20 del mismo capítulo se ordena lo siguiente. „Si algun seguro se hiciere sin fraude excediendo del valor de las mercaderías cargadas, tendrá subsistencia hasta la concurrencia de su estimacion, y en caso de pérdida los aseguradores estarán obligados cada uno al pago de la prorata de las cantidades aseguradas por ellos”. Cotejando estos dos artículos se infiere que en el primero se habla de un seguro hecho de mala fe, pues declara absolutamente su nulidad, siendo así que en el otro artículo se expresa que el seguro hecho con exceso, aunque sin fraude, debe subsistir hasta la concurrente cantidad; debiendo advertirse que el que hace asegurar por un valor mayor que el de las mercaderías, se cree proceder de buena fe, porque de nadie se presume dolo, y los aseguradores que lo aleguen tendrán que probarlo. *La ley 15 citada, título 39, previene que cuando se asegurare mas suma de lo que vale la cargazon, los aseguradores postreros vayan fuera, no ganando ni perdiendo, sino su medio por ciento de deshacerse; y los demas aseguradores corran la carga con todos, sueldo á libra; entendiéndose por postreros aseguradores los que hayan firmado postreros en la póliza, aunque haya otros aquel mismo día*.

70. Cuando el asegurado previene al asegurador (á tiempo que no se haya tenido por ellos noticia alguna buena ni mala del parade-

¹ Véase la ley 21 tit. 39.

ro del navío) que en el seguro hecho excedió de la cantidad que valia la cosa asegurada, será de obligacion del asegurador anular la parte del exceso, restituyendo al asegurado los premios correspondientes á ella con el descuento de medio por ciento ¹.

71. Si alguno hiciere asegurar mas cantidad de la que verdaderamente tuviere en el buque ó para embarcar en él, y despues padeciere naufragio, el asegurador no ha de estar obligado á pagar mas cantidad que aquella que justificare tenia en él (con la baja y descuento del diez por ciento prevenido en el párrafo 69), ni á volver premio alguno de los que por razon de dicho seguro hubiere recibido ².

72. Cuando el cargamento se asegura por una suma menor del valor, y el seguro se ha hecho indeterminadamente, se partirán los riesgos entre el asegurador á prorata de la suma asegurada, y el asegurado por el exceso. En tal caso el asegurado es asegurador de sí mismo por el resto: por ejemplo, hice asegurar cuarenta y cinco mil pesos en un cargamento mio de valor de sesenta mil; si sobreviniere una pérdida de veinte mil, sufrirá el asegurador las tres cuartas partes, y yo la cuarta; porque no habiéndose hecho el seguro en efectos determinados del cargamento, no hay razon para imputar á unos mas que á otros la pérdida que sobrevenga.

73. ¿Y qué dirémos si ántes de suceder esta pérdida y en el curso del viaje hubiese sacado del buque el asegurado algunos efectos por el valor de quince mil pesos, no habiendo dejado en él sino el importe de lo asegurado? ¿El asegurador correria solo los riesgos? La cuestion no ha lugar en el caso de la total pérdida de la carga, porque entónces siempre tiene que pagar la suma asegurada, haya ó no retirado el otro parte de los efectos. La dificultad es cuando la pérdida fue parcial, ó fueron averías, porque en este caso tiene interes en que se proratee con el dueño de la carga, ó con otro asegurador que hubiese asegurado los restantes quince mil pesos. Mr. Vallin dice que es accidental que subsistiendo todos los efectos en el buque se haga este prorateo; porque el asegurado no se obliga al asegurador á dejarlos en el barco, ni le está limitada la facultad de despachar parte de sus mercancías durante el curso de su viaje en los puertos donde entre. Esta resolucion es muy justa, si el asegurado solo descargó los efectos no asegurados para despacharlos en el puerto donde entró; pero sí será responsable habiéndolos descargado solo con la mira de librarlos de las averías que recelaba.

74. En orden al doblado seguro que se hace sobre una misma cosa, previenen las Ordenanzas de Bilbao lo siguiente: „No se podrá hacer doblado seguro sobre una misma cosa, pena de nulidad; pero si sucediere que dos ó mas interesados de una misma cosa, sin noti-

1. Núm. 21 del cit. cap.

2. Núm. 15.

cia que tenga el uno del otro, cada uno de por sí hiciere el tal seguro, será visto quedar válido el que justificare haberse hecho primero; en cuyo caso, para anular el segundo ó posterior (como deberá hacerse) se ordena que el asegurado acuda puntualmente á hacerlo saber al asegurador con recaudo legítimo que lo certifique, en el término de treinta dias contados desde el de la fecha de la última póliza, con tal que no tenga el asegurado ántes de esta precisa diligencia noticia alguna del paradero del navío, y que de esta manera quede en sí nulo el tal segundo ó mas seguros últimamente hechos, y sus pólizas, volviéndose por el asegurador al asegurado el premio que de él hubiere recibido, mediante dicha ignorancia del primer seguro, con la baja y descuento de medio por ciento (que podrá retener y llevar, por haber ya firmado la póliza); pero si el navío hubiere ántes de dicho aviso llegado con felicidad, ha de ser visto haberse ganado ya por el asegurador ó aseguradores posteriores sus premios, sin que deban restituirlos; y al contrario, si el navío y cargas, ó lo que de ello estuviere asegurado, se perdiere en todo ó en parte, y constare esto á los últimos aseguradores ántes de estar noticiosos de dicho primero y preferido seguro, en este caso todos los primeros y últimos deberan sanear á prorata los daños ó pérdida de lo asegurado; y si alguno de ellos se hallare entónces fallido, se deberá suplir por los demas lo que por este faltare, á proporcion de lo que aseguraron, quedándoles el recurso por los así suplidos contra los tales fallidos ¹.

La ley 19 citada, título 39, ordena, que todos los que hicieren seguro, así en nao nombrada como en cualquiera, sean obligados á poner en la póliza del tal seguro, ántes que firme algun asegurador, si tienen hecha otra póliza y de qué suma es y lo que le falte que correr; y si así no lo hicieren, cualquier cosa que viniere al que aseguró, sin decir lo que mas tenia asegurado, sea y se entienda venir para en cuenta de cada póliza que tenga hecha, aunque sean dos ó tres pólizas, y en cada una lo ganen los aseguradores, todo en pena de haberse asegurado sin decir lo que pasaba; y si pérdida hubiere, la paguen solamente los aseguradores primeros en tiempo, aunque haya una póliza en cualquier navío, y otra en navío nombrado; y si la de cualquier navío fuere primero, se ha de cobrar primero, aunque no quede que cobrarlos de nao nombrada.

75. Si uno asegurase á otro cierta cantidad de mercaderías que este dijo tener para cargar ó cargadas en un buque, y perdiéndose este resultase que no habia tales mercaderías á bordo, ó si existian algunas, no en tanta cantidad como dijo el asegurado, solo estará obligado el asegurador á pagar la estimacion de las que habia, y nada si

1 Id. n. 16.

no hubiese ninguna; porque la falsa asercion vicia el seguro á favor del asegurado en castigo de su mala fe ¹.

76. Si en el viaje se pasaren las mercaderías aseguradas de la nave en que iban á otra, y se perdiesen ambas, está obligado el asegurador á pagar la estimacion de lo asegurado por su responsabilidad; pero no lo estará si solo se perdiere la nave adonde se trasbordaron las mercaderías, por no estar á cargo del asegurador el riesgo de ella ²; ni tampoco será responsable si las mercaderías se perdieren en las lanchas ó barcos en que se hiciere dicho transporte, pues no ha recaido sobre ellos el seguro ³.

77. Las demas obligaciones relativas al pago que por via de indemnizacion deben hacer los aseguradores, estan contenidas en los siguientes artículos de las Ordenanzas de Bilbao, capítulo 22. „Por quanto la experiencia ha mostrado que algunos capitanes ó maestros de navíos (á título de estar asegurados, ó por no tener intereses en ello), viendo de léjos algun otro navío, sin encontrarse con él, ni hacer resistencia, ni conocer si es amigo ó enemigo, faltando á su obligacion los han desamparado, y echándose á tierra en grave perjuicio de los interesados de ellos y sus cargazones; se ordena que en semejantes casos, los seguros que fueron hechos sobre los cascos de los tales navíos, y sus aparejos así abandonados, y sin ser realmente tomados, sean nulos, sin que por esto se entienda quedar libres los que fueron aseguradores de las mercaderías, ántes bien deberán pagar las cantidades aseguradas sobre las dichas mercaderías, respecto de que los aseguradores de ellas no tuvieron parte en la negligencia y falta del capitan y su equipage” ⁴.

78. „En caso de que un navío y mercaderías, de que se hubiese hecho seguro, fuere apresado, el asegurado podrá rescatar sus efectos sin aguardar á órden de los aseguradores (si no hubiere podido darles aviso de ello, con tal que lo haya de hacer luego que pueda, con expresion del convenio hecho en esta razon); en cuyo caso, y cuando llegue á noticia de los aseguradores, estará á eleccion de ellos el tomar á su cuenta las cosas aseguradas, á proporcion de la parte que cada cual tenga en el seguro, pagando al asegurado las cantidades que aseguraron y el costo de su rescate; pero si no convinieren dichos aseguradores en tomar de su cuenta las cosas aseguradas que se rescataren, ademas de la paga del rescate, continuarán en correr el mismo riesgo del seguro hasta el cumplimiento y paradero de su destino” ⁵.

1 Santern. *De assecur.* 3 p. n. 10 y sig. Strac. *De assecur.*

2 Santer. en la obra cit. n. 35. Strac. allí gl. 3 n. 2.

3 Santern. lug. cit. num. 36 y sig. Strac. allí gl. 8 n. 7 y 13. Véanse las leyes 7, 20,

22, 23, 29 30 y 43 tit. 39 lib. 9 R. I. arriba citadas, el art. 42 cap. 22 Ord. de Bilb. á Bollaños *com. nav.* cap. 14 n. 23 y allí á Dominguez.

4 Núm. 40.

5 Núm. 41.

79. „Si algun navío quedare incapaz de navegar por retencion de príncipe ó defecto del casco, en que las mercaderías aseguradas no fueren comprendidas, el asegurado por sí, ó por otras personas, podrá hacerlas pasar á otra ó á 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 aquellas en que de nuevo fueren 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 ellas” ¹.

80. „Los aseguradores estarán obligados á pagar á los asegurados las cantidades que les correspondieren de los daños ó pérdidas que justificaren haber padecido las mercaderías ó cosas aseguradas hasta la entrega de ellas en el puerto de su destino, dentro de treinta dias contados desde aquel en que se les manifestare dicha justificacion, á ménos que en la póliza del seguro se exprese tiempo determinado para dicha paga” ².

81. „Si llegare el caso de que despues de una arribada en que hubiere avería gruesa, y por ella hayan pagado los aseguradores lo que les correspondió, continuando la navegacion sucediere otra ú otras, y ántes de llegar al puerto de su destino se perdieren así navío como mercaderías, ha de ser visto estar los aseguradores de uno y de otro obligados á pagar enteramente la cantidad por cada uno asegurada, con mas los gastos si nuevamente se ocasionaren, sin descuento de cada paga que hayan hecho de averías gruesas que precediesen á la total pérdida, respecto de que todo asegurador, mediante los premios recibidos, ha de estar sujeto á cualesquiera contingencias y daños capitulados en la póliza, que durante el viaje sobrevengan, poniéndose en el mismo lugar del asegurado” ³.

82. „Y si este no acudiere á pedir al asegurador el importe de la pérdida y daños de las cosas aseguradas dentro de un año, contado desde el dia en que tuvo la noticia de la tal pérdida ó recibió las cosas así averiadas, será visto quedar libre el asegurador de pagarle cosa alguna, mediante la omision y negligencia del asegurado” ⁴.

83. „Cuando en la misma póliza de los seguros no capitularen las partes baja alguna en el pagamento de las cantidades aseguradas ó daños que sobrevinieron, será visto deber pagar los aseguradores dichas cantidades enteramente, y sin descuento ni baja alguna” ⁵.

1 Núm. 42. Véanse las leyes cit. y la 23 id.

2 Núm. 45. Véanse las leyes 16 y 57 cit. tit. 39.

3 Núm. 46.

4 Núm. 47. El cargador ó dueño, dice la ley 18 tit. 39 lib. 9 R. I., sea obligado á notificar á los aseguradores la pérdida ó avería que hubiere en el viaje, de ida y vuelta, dentro de dos años de la firma, y si no la notificare, no la pue-

da pedir despues en ninguna forma: y si notificare que hay pérdida de avería, tenga otros dos años de tiempo, para traer los recaudos con que cobrar: y si dentro de cuatro años, despues de la firma de la póliza, no la pidiere, y trajere los recaudos, despues no la pueda pedir ni cobrar y queden libres los aseguradores.—E.

5 Núm. 48.