

el viage. El provecho ó ganancia adquirida ya por el cargador puede tambien ser asegurada; v. gr. seguro 500 pesos sobre un cargamento, y su retorno de un viage á Vera-Cruz; llegué y vendidos los efectos tuve aviso de haber ganado 500 pesos cargando de retorno por valor de 1000 pesos, puedo hacer que me aseguren los 500 pesos de aumento, por ser un beneficio adquirido.

Una presa hecha por un corsario es una ganancia adquirida: en el mismo instante que se hizo, puede ser asegurada si arribó feliz á España.

Respecto de las soldadas de la gente de mar, á mas de la razon ticha, milita tambien que asegurándolas seria menor su cuidado por la conservacion del navío en que no tomarian interés. Por un motivo semejante no permite la ordenanza en el *núm. 7.* á las gentes que van en el baxel, asegurar los efectos que llevan en él, sino quedando á su riesgo la décima parte, para que este interés les estimule al mayor cuidado del navío, que de otro modo descuidarian, sin que pueda estipularse lo contrario en la Poliza pena de nulidad. En el *núm. 9.* se ordena lo mismo en quanto al dueño del baxel con la advertencia, que deberá precisamente correr riesgo de la quinta parte del valor del navío, aparejos, aprestos y gastos hasta la salida del puerto. No requiere en los dueños de las mercaderías que el dueño del navío navegue en él, porque no obstante que el dueño no vaya en él, va el maestro que se reputa cosa suya.

Por regla general se establece en el referido *núm. 7.* que todos los asegurados corran riesgo de la décima parte, salvo que estipulen expresamente lo contrario. Solamente si navegan en el navío, ó es dueño de él correrán siempre el riesgo aquellos de la décima parte, y este de la quinta aunque expresamente estipulen su seguridad. Mr. Valin observa, no estar en práctica este riesgo de los dueños, y gentes que van en la nave, habiendo estipulacion en contrario; pero esto es un abuso y no es de crear lo autoricen los Tribunales.

Quando un propietario ha hecho asegurar 600 pesos sobre su navío que vale 1000 y mas otros 1000 sobre su cargamento que vale tambien 1000; puede el asegurador, perdiéndose el navío y su carga, retenerle la décima de los 1000 pesos precio de ella, como parte que corre riesgo de su cuenta? Mr. Valin distingue que si estos seguros se han hecho en un mismo contrato, no la puede retener, porque valiendo el navío 1000 pesos, y no habiéndose asegurado sino 600 queda el asegurado en riesgo de 400 que importa mucho mas de la décima; pero si lo hizo en contratos diversos decide que puede retenerla, porque debiendo el asegurado sufrir el riesgo de la décima de la carga no puede impotar los 400 de que corre riesgo en el navío, que es una cosa diferente é inconnexa, de que no se hizo mencion en la Poliza de seguro del cargamento. Así dice que se juzgó en Marsella á 11 de Setiembre de 1749. Esta decision no parece justa; porque las Ordenanzas de Francia y de Bilbao no dicen que el asegurado haya de correr riesgo de la décima de los efectos comprehendidos en la Poliza de seguro, sino que suponen ha de ser de los efectos que se hubieren cargado en el navío.

Para arreglar el importe de esta décima, de que el asegurado debe correr riesgo, puede agregar al precio de la compra de las mercaderías los gastos del cargamento, y del seguro, y del total sacar la décima. Así lo dispone la Ordenanza en el mismo *núm. 7.* Quando contra su disposition

se asegura el todo sin deducion alguna, no es nulo el contrato, pero se le reduce á la suma justa, deducida la décima de que debe correr riesgo el asegurado.

Igualmente, quando alguno con una mercancía que las leyes permiten asegurar, ha asegurado otra de que no es permitido el seguro, es nulo en quanto á ésta, y válido en quanto á aquella, como si uno que prestó á cambio marítimo hizo que le asegurasen el capital, y el interes que esperaba de aquel contrato, vale el seguro en quanto á lo primero, y no en quanto á lo segundo.

Donde no rija la Ordenanza de Bilbao, ni otra ley, ni práctica que determine la parte de riesgo que en todo caso haya de correr el asegurado, una Poliza absoluta del seguro de todo el valor de un navío, ó de su carga, obligará á los aseguradores sin deducion alguna, que solo puede fundarse en la ley, ó en la convencion de las partes, ó en práctica inconcusa.

§. IV.

De los riesgos.

Quando se asegura una cosa es necesario que al tiempo del contrato esté expuesta á riesgos de que se haga cargo el asegurador. Lo que se ha dicho del seguro hecho de buena fé por el asegurado quando estaba ya perdida la cosa, ó habia naufragado el navío, milita igualmente, si el asegurador asegura tambien de buena fé, quando ya el navío habia arribado á buen puerto, no sabiéndolo, ni habiendo podido saber esta novedad: pues finge la ley en este caso, que el navío no habia arribado todavía. Pero si lo supo, ó pudo saber es nulo el contrato, y á mas establece la Ordenanza de Francia la pena de restituir el premio al asegurado, si lo tenia percibido, y dos tantos mas, que es la misma pena del asegurado, quando asegura sabiendo la pérdida del baxel: la de Bilbao nada habla de este dolo que no debería quedar impune. Todo lo dicho en el párrafo precedente sobre quando se juzga que el asegurado supo ó pudo saber al tiempo del contrato la pérdida de los efectos asegurados, tiene lugar aquí.

Se hace cargo el asegurador de todas las contingencias, que por fuerza mayor pueden sobrevenir en el viage, y causar al asegurado la pérdida en los efectos; "como por quebrantamiento de navío, se dice en el *núm. 19,* "mal galafate, ratones, falta de aparejos, naufragios, baramentos, abor- "dages, mutaciones de ruta ó de baxel, echazones, lo que consumiere el "fuego, lo que se apresare y pillare, detenciones de Príncipes, decla- "racion de guerra, represalias, barateria de Patron y marineros, y gene- "ralmente por otros qualesquiera casos fortuitos, pensados ó no pensados "que puedan acaecer." Estas palabras *pérdidas y daños* no deben limitarse al deterioro de los efectos por una contingencia de mar; comprehende tambien los gastos extraordinarios ocasionados por esta causa que llaman averías: v. gr. una tempestad hizo encallar el navío; los gastos del reembarco de las mercaderías deben ser á cargo de los aseguradores. La ordenanza dice generalmente *pérdidas y daños*, con que siéndolo estos por causa de un acontecimiento de mar, los deben pagar.

Abordage es, quando el baxel que hice asegurar ha padecido algun daño por el acometimiento de otro baxel; el asegurador está obligado á

indemnizar al asegurado si ha provenido por un caso fortuito, como en una tempestad, ó si sucedió por culpa del Capitan del otro baxel, en cuyo caso estoy obligado á ceder al asegurador las acciones contra él, y contra su comitente, pero si fué por culpa del Maestre de mi baxel no lo está á menos que haya alguna causa particular porque el asegurador deba responder de la barateria del Patron, como veremos despues.

Mudanza de ruta, ó rumbo en el viage: por estas voces es obligado el asegurador á pagar los daños que vengan por casos fortuitos, aun en el caso de mudanza de rumbo, ó de viage; pero debe entenderse quando esta variacion ha sido forzada, ó por los vientos contrarios, ó por temor de caer en mano de los enemigos, mas no siendo sin necesidad; véase el núm. 22.

O de baxel: tambien debe entenderse obligando á ello la necesidad; como si por una tempestad el navio donde estaban las mercaderías aseguradas dió en la costa, y se inutilizó; el gasto de trasladarlas á otro baxel, es un daño á cargo de los aseguradores.

Echazon: quando las mercaderías aseguradas son las que se arrojan al mar, no hay duda que son obligados los aseguradores á pagar su valor, con reserva de las acciones contra los demas responsables á la contribucion. Si fueren otras las mercaderías que se arrojaron, están obligados á pagar como daño la contribucion que toque al asegurado por las mercaderías aseguradas, á esto se añade que los aseguradores son los que en este caso perciben la utilidad de la echazon en las averías comunes.

Fuego: son obligados los aseguradores si proviene de un caso fortuito, como del cielo, ó en un combate, pero no si es por negligencia, ó culpa de los marineros, á menos que por una cláusula particular, se hiciese cargo de la barateria del Patron. Sucede algunas veces que el Capitan para que el navio no caiga en poder de enemigos, y no pudiendo ya defenderlo, le pega fuego; bien es verdad que no pueden hacerlo antes de haber puesto en salvo toda la gente: se pregunta si tomada esta precaucion le puso fuego, podrán los aseguradores escusarse de pagar este daño sucedido por hecho del Capitan. No hay duda que lo deben pagar, porque el Capitan tuvo un motivo justo para quemar el navio; demas de esto aunque no lo hubiese hecho, habiendo de caer en manos de enemigos, y siendo inevitable la presa, siempre estaba perdido para ellos.

Lo que se apresare por qualquier motivo, ora en guerra, ora por hostilidades, ó por piratas, porque siempre es accidente de mar. Si los aseguradores se obligasen á justificar que se habia apresado al baxel por negligencia, ó cobardía del Capitan, que lo rindió al primer tiro de cañon quando aun podria defenderse. El *anónimo* Comendador de la Ordenanza Francesa dice habersele asegurado, que no se admitiria esta prueba en los Tribunales, y que siempre se presume haber el Capitan hecho su deber. Sin embargo en el núm. 40. se ordena: "Por quanto la experiencia ha mostrado, que algunos Capitanes ó Maestres de navios, á título de estar asegurados, ó por no tener interés en ello viendo de lejos algun otro navio, sin encontrarse con él, ni hacer resistencia, ni conocer si es amigo ó enemigo, faltando á su obligacion, los han desamparado, y echádose á tierra en grave perjuicio de los interesados de ellos, y sus cargazones, se ordena: que en semejantes casos los seguros que fuesen hechos sobre los cascos de los tales navios, y sus aparejos, así abando-

nados, sin ser realmente tomados; sean nulos, sin que por esto se entienda quedar libres los que fuesen aseguradores de las mercaderías, antes bien deberán pagar las cantidades aseguradas sobre las dichas mercaderías, respecto que los asegurados de ellas no tuvieron parte en la negligencia y falta del Capitan, y su equipage.

T pillare. La pérdida de los efectos asegurados por el robo y pillage que sucede en caso de naufragio en las costas á donde el mar los arroja, es una desgracia de mar, que deben pagar los aseguradores.

Detenciones, arrestos ó embargos de Príncipes. Se diferencia de la presa en que esta es en alta mar, y aquellos en los puertos ó radas, donde se halla el baxel. Hay que hacer una distincion: ó el embargo ó detencion se executa en pais extranjero de orden de un Príncipe extranjero, ó en un puerto del Reyno de orden del Rey; en el primer caso hay que distinguir si habrá esperanza de un desembargo, y en que circunstancias se ha hecho. Quando el embargo se hace despues de una declaracion de guerra; ó en virtud de ordenes de represalia, es un acaso de mar á cargo de los aseguradores, y puede incontinentemente el asegurado antes de declararse la confiscacion hacer á beneficio de los aseguradores abandono de las mercaderías aseguradas, y exigir de ellos la suma que se aseguró. Pero quando el arresto ó embargo se ha hecho en tiempo de paz, como en este caso hay esperenza de un desembargo, no se reputa accidente de mar, ni puede incontinentemente hacerse el abandono, sino que se ha de esperar un cierto tiempo, que está señalado en la Ordenanza, y pasado puede hacerse, y exigirse la suma asegurada justificando haber hecho las diligencias necesarias para el desembargo. En los números 33 y 34 se ordena: "quando el abandono quiera hacerse, por motivo de retencion de Principe, no se podrá executar hasta despues de seis meses, contados desde el dia en que se hiciese saber el embargo, ó retencion á los aseguradores, siendo este hecho en qualquiera puertos de la Europa, y si lo fuere en los de la América, ú otros igualmente remotos, dentro de un año contado como va expresado; pero si el asegurado tuviese noticia por instrumento justificativo que el navio 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 prevenidos núm. 23. Siempre que por los motivos expresados en el número precedente acaeciese haber de esperar el asegurado los seis meses, ó el año referido para dicho abandono, se declara y ordena, que si este pidiere al asegurador fianza, ó resguardo del interés asegurado, ó de los daños que resultaren, se le deberá dar incontinentemente 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 navio, ó efectos retenidos, y consiguientemente si el asegurador ó aseguradores se hallaren en disposicion de mas cercanías, podrán hacer las mismas diligencias en beneficio comun por sí mismos si les conviniere."

Quando las mercaderías aseguradas no se pueden conservar, el término es, segun la Ordenanza de Francia de seis semanas en lugar de seis meses, y tres meses en lugar de un año. Donde no esté mandada la observancia de las Ordenanzas de Bilbao, no seria oido el asegurado que pretendiese la fianza que esta ordena, y habrian de guardarse las reglas de nuestro derecho comun. Igualmente donde no rijan estas, ni otras

iguales Ordenanzas, ni se haya suplido la falta con los pactos de las Pólizas, los plazos habrán de ser al arbitrio del Juez, quien procederá justa y prudentemente si se arregla á lo prescripto en aquellas en defecto de otra práctica. El asegurado que en dicho tiempo, ó despues de él, pero antes de hacer el abandono logró se alzase el embargo, puede no obstante pedir que le indemnizen los aseguradores de los daños sufridos por el deterioro acaecido á las mercaderías durante el arresto, y de las estancias ó coste de la manutencion, y soldadas de los marineros en el mismo tiempo; esta es una avería, ó cargo de los aseguradores.

Quando el Príncipe en un caso de necesidad ha tomado el todo, ó parte de las mercancías aseguradas, y pagado el precio, no tiene el asegurado recurso alguno contra los aseguradores; porque no hay pérdida. Si el embargo se hizo por causa de contrabando, y como tales confiscaron los efectos asegurados, esta pérdida debe recaer en los aseguradores. v. gr. Un navio francés cargó seda en España, por ser de contrabando su exportacion se embargó y confiscó; Valin decide contra los aseguradores que tuvieron noticia de que el cargamento era contrabando, cita una sentencia del Almirantazgo de Marsella de 30 de Junio de 1758, confirmada por auto del Parlamento de Aix. Las razones principales en que funda esta decision son que á un francés le es prohibido comerciar en contrabando prohibido por la ley de su Reyno, y de consiguiente que asegurar este comercio será ilícito, pero que no le es prohibido comerciar en efectos que son de contrabando en pais extranjero, á cuyas leyes no está sujeto, y así serle licito comerciar en estos géneros, y asegurarlos, quedando á cargo de los aseguradores la confiscacion que sobreviene, como acasos de mar.

Este principio no es cierto: los que comercian en un pais, están obligados por derecho natural, y por el de gentes á observar las leyes de su Soberano, quien en virtud de su independencía, imperio y jurisdiccion puede imponer en su territorio las leyes que le parezca; y todos así naturales como extranjeros deben respetarlas, y obedecerlas. Quando este principio no fuera cierto, lo es que si un español peca en cometer este contrabando, tambien el francés que lo fomenta, y concurre con él: de consiguiente el seguro dirigido á este fin es ilícito, y no producirá obligacion alguna.

Puede muy bien acontecer que el navio sea arrestado, detenido ó embargado, y no las mercaderías, en cuyo caso se dice en el número 42. Si algun navio 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 otro 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 las 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.

Quando el embargo es de orden del Rey, en un puerto del Reyno, es el segundo caso. Las causas porque regularmente manda el Rey hacer estos embargos son quando en tiempo de guerra, ó en visperas de ella para precaver las presas de baxeles los manda detener en sus puertos hasta que

puedan salir en flota, ó escoltados por baxeles de guerra. En el *núm. 35. se ordena.* "Si en los puertos de estos Reynos de España fuesen retenidos por orden de S. M. (que Dios guarde) algun navio ó navios 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., Parece que se infiere *por el contrario*, que puede hacerlo, siendo hecho el arresto ó embargo despues de comenzado el viage en algun puerto del Reyno á donde el baxel hiciese una arribada forzosa, lo mismo que quando el arresto se hizo de orden de un Príncipe extranjero. M. Valin sobre la Ordenanza de Francia terminante con la de Bilbao, sacó esta consecuencia: es evidente la razon de diferencia en dichos dos casos; porque los riesgos no corren á cargo de los aseguradores respecto del navio, sino desde el dia de la salida; por eso el autor del *Guidon de la mer* dixo sobre el artículo de la Ordenanza francesa, que el arresto antes del viage, era un daño de tierra de que no es responsable el asegurador. Así podía hacerse abandono conforme á lo que se ordena en el *núm. 33.* citado.

Quando el embargo se hizo antes del viage para retardarlo, con el fin de esperar una escolta, no dexa de subsistir el contrato, y no pueden los aseguradores desistir de él. No juzgo que este caso tenga cabimiento en la disposicion de dicho *núm. 35.* Si la detencion se hizo porque el Rey habia menester el navio, puede el asegurado insistir en la observancia del contrato, trasladando las mercaderías á otro baxel, y notificándolo á los aseguradores como se dice en el *núm. 32.* Si fue para tomar el Rey algunos efectos del baxel, subsiste tambien el contrato en quanto á lo demas, rebaxando á proporcion el premio. Si el arresto se hizo porque el Rey tenia necesidad del maestre, puede el propietario poner otro sin que el contrato se altere.

Declaracion de Guerra. Los riesgos dimanados de esta causa son á cargo de los aseguradores, aunque el seguro se haya celebrado en tiempo de paz, y sin recelo de guerra.

Represalias. Se llaman las presas que hace una potencia vecina, que pretende habersela denegado la justicia que se debía á sus súbditos, á quienes por esta razon, autoriza para hacer el corso sobre nuestros baxeles. El autorizar las represalias es muy semejante á una declaración de guerra.

Generalmente por todos los casos fortuitos pensados, ó no pensados. Estos términos generales comprehenden todos los casos extraordinarios que pueden influir en la pérdida de los efectos asegurados, ó en algun daño suyo, ó con algun respecto ó relacion á ellos. Acerca de la baratería de Patron, &c. se tratará abaxo de la disposicion singular del referido número.

Resta ver por quanto tiempo corren los riesgos á cargo de los aseguradores; quando comienzan, y quando acaban sus obligaciones relativas á esta. Sobre la primera cuestion, es preciso seguir el tenor, y términos convenidos en la Póliza de seguro; algunas veces es limitada al viage de ida solamente, otras tambien por el viage redondo de ida, estada y vuelta; y quando las partes no se explicaron sobre esto, se entiende por solo el viage de ida, así lo dicen Valin y otros AA.

Algunas veces se hace el seguro por tiempo determinado, v. gr. de seis meses desde el día de hacerse el navío á la vela sin designacion del viage: esta especie de seguro, se hace con los navíos armados en corso: los aseguradores solo son obligados á indemnizar los daños y averías ocurridas en este tiempo aunque el baxel continúe en el mar.

Pero quando el seguro se ha celebrado para un viage señalado, aunque la Poliza haya determinado el tiempo del viage están obligados los aseguradores á todos los riesgos, aun despues de dicho tiempo; porque este no se juzga explicado para limitar la responsabilidad de los aseguradores, sino para denotar que pasado el tiempo señalado para el viage se les ha de aumentar el premio á proporcion.

En quanto á la segunda cuestion, quando las partes no han explicado el tiempo desde que han de correr los riesgos á cargo de los aseguradores, y en el que debe acabar, comienzan en quanto al navío, sus aparejos, aprestos, virtuales y demas gastos desde que se hace á la vela, hasta que llega al puerto de su destino. Respecto de las mercaderías comienza desde el instante que se cargaron en el baxel, y dura hasta que sean puestas en tierra. Esto se entiende aun de aquellas mercaderías aseguradas; que se han de cargar tambien al paso en otro puerto en el mismo navío porque no corre el riesgo de ellas, sino despues de cargadas. Véase el *núm.* 19. Ocurrió sobre esto el siguiente exceso; el Señor Huguet de Semonville, que habia prestado á la gruesa 8000 libras sobre un baxel que llegó á Buenos-Ayres á fin del año de 51 hizo asegurar los retornos en una de las cámaras de seguros de París en 21 de Marzo de 53, bien faesen en oro, plata ó efectos, sobre uno ó muchos navíos 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 745 libras; en 25 de Marzo siguiente hizo otra declaracion por 740, y en el mes de Diciembre de 64 requirieron ó demandaron los aseguradores al Señor Hignet, para que se declarase haber fenecido los riesgos. El Señor Hignet sostenia tener aun efectos que traer, cuyo riesgo estaba aun 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 sino se limitaba por el juez el tiempo ó duracion de los riesgos estarian frecuentemente expuestos los aseguradores á ser engañados, porque siendo de ordinario ignorado por ellos la entrada de estos retornos, sucederia que un negociante de mala fé, despues de haber recibido íntegramente todos los efectos asegurados pudiese si perdía algunos aplicarles el seguro de las otras diciendo ser parte de los retornos.

§. V.

De los daños y pérdidas que no corren á cargo de los aseguradores.

Primera regla. Los aseguradores no están obligados por los daños que provienen de culpa del maestro, ó de los marineros. Así lo dispone la Ordenanza de Francia, y parece muy razonable porque solo se les

puede hacer cargo de los que provienen de accidentes de mar, es decir: *por fuerza mayor ó divina á que no hay resistencia*; la impericia, culpa ó descuido no son de esta naturaleza; los dueños de las mercaderías tendrán la accion *por la conduccion* contra el maestro, ó la *exercitoria* contra el armador que lo puso, y le dió el mando. Estos daños son, v. gr. las averías por no haber cerrado bien las escotillas, amarrado el baxel ó no estar provisto de aparejos, &c. Esto se entiende á menos que por alguna cláusula particular se estipulase que habia de ser á cargo de los aseguradores la baratería del Patron. Pero segun está concebido el *n.* 19. de este titulo de las de Bilbao, que comprehende la baratería de Patron y marineros entre los accidentes á que son responsables los aseguradores, parece contener una disposicion contraria á la de Francia: así donde gobiernen aquellas ordenanzas responderán los aseguradores de la baratería del Patron y marineros, á no ser que haya excepcion sobre ello en la Poliza de seguro, salvo en la hipotesi del *núm.* 40.

Las palabras *baratería de Patron*, comprehenden todas las especies de dolo, como de culpa, imprudencia simple, falta de cuidado, ó impericia, ora del Patron, ora de la gente del equipage. El asegurador en tal caso queda subrogado en todas las acciones de los comerciantes asegurados de este riesgo contra el maestro ú armador.

Dicha estipulacion especial de responder el asegurador de la baratería de Patron, se puede hacer con un armador, con tal que no sea él quien mande el baxel; porque esto seria una tentacion para delinquir, pero valdrá aunque el Patron sea hijo del mismo armador. *Segunda regla:* 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, ú extraordinarios si vienen, ú acontecen naturalmente. Segun esta regla, los aseguradores no están obligados quando las mercaderías se dañan, merman, ó cuelean por estar sujetas á ello por su naturaleza. Véase el *núm.* 18. Pero si el trascuelo provino en mayor cantidad que la regular á causa de alguna tempestad, estarán obligados á tenerlos en consideracion rebaxando lo que podia importar el trascuelo ordinario. Por esta misma regla aunque los aseguradores hayan asegurado un navío 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; lo mismo es en quanto á las velas y cables.

Por consecuencia de la misma regla, si los animales, ó los negros asegurados han muerto de muerte natural, ó estos por desesperacion se mataron á sí mismos, no estarán obligados.

Tercera regla. Los aseguradores no estan obligados por los pilotages, derechos, ni demas impuestos sobre los navíos y mercancías que entran en los puertos, v. gr. por anclar, amarrar, &c. Estos se llaman gastos ordinarios del baxel, y no tocan á los aseguradores, que no se obligan sino por los accidentes extraordinarios. Pero si un accidente extraordinario dió causa á estos gastos, como si el navío los hizo por entrar en un puerto ú salir de él, á donde no llegó sino obligado de una tempestad, ó de enemigos, serán á cargo de los aseguradores. No falta quien piense de otra manera, diciendo: que no son pérdidas, sino gastos para la conservacion; pero proviniendo estos gastos de un accidente extraor-