

sado en guerra ó por piratas; debiendo tenerse presente acerca de esto el art. 40, cap. 22 de las Ordenanzas de Bilbao, que se hallará inserta en este párrafo.

347. Acerca de las detenciones de 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 ejecutase 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 mas adelante.

348. 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 aseguradores recaudos para que la puedan pedir (1). Si se hiciese embargo de dichas mercaderías por ser de contrabando, y como tales se confiscasen, deben ser responsables los aseguradores de esta pérdida, porque no

[1] L. 25 cit., tít. 39.

debieron asegurar géneros de ilícito comercio.

349. 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 aseguradas no fuesen comprendidas, el asegurado, por sí ó por otra persona, 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 aquellas en que de nuevo fuesen cargadas hasta la puerta de su destino, y ademas han de pagar al asegurado todos los gastos que se causaron en la descarga y mudanza de ellos (1), lo cual segun derecho de Indias (2), 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.

359. 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 ésta amenaza, para precaver las presas de buques hasta que éstos puedan salir en conserva ó escoltados por embarcaciones de guerra; entónces, segun las citadas Ordenanzas, reteniendo los navíos asegurados con mercaderías ó sin ellas, ántes de emplazar el viage para su destino, será visto no poderse hacer abandono alguno de ellos, y ántes bien, se deberá el seguro, devol-

[1] Núm. 42 del cit. cap. 22. Véanse las leyes 22, 23 y 43 cit. tít. 39.

[2] LL. 23 y 43.

viendo los promios el asegurador al asegurado, con el descuento de medio por ciento [1]. De lo dicho debe inferirse por el contrario, que no se anulará el seguro y podrá hacerse el abandono, si la detencion se verificase despues de comenzado el viage en algun puerto nacional á donde el buque hiciese una arribo 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 viage un daño de tierra, que no está á cargo de los mismos aseguradores.

351. No obstante lo dicho, si la detencion se hiciere ántes del viage, con el objeto de retardarle para esperar escolta, no deja de subsistir el contrato, ni pueden desistir de él los aseguradores. Ultimamente, si la detencion se hubiere hecho por necesitar el gobierno de aquel buque, puede el asegurador 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.

352. Los riesgos dimanados de una declaracion de guerra, son á cargo de los aseguradores, aunque el seguro se haya celebrado en tiempo de paz, y sin recelo de aquella. Compréndese 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 quie-

(1) Núm. 35 del cit. cap.

nes por esta razon autoriza para hacer el corso.

353. El cit. art. 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.

354. 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 extraordinaria, siempre que acontezcan naturalmente. Segun esta regla, los aseguradores no están obligados cuando las mercaderías se dañan, merman, trasculan ó derriten, estando sujetas á aquellas por su naturaleza (1). Pero si el trasculo ó el derritimento fuese en mayor cantidad que la regular, á causa de alguna tempestad, estarán obligados á resarcirlos rebajando lo que podia importar el trasculo ordinario. Por esta misma regla, aunque los aseguradores hayan asegurado un buque por el viage de ida y vuelta, si no puede regresar por ser viejo, no estarán obligados á esta pérdida, á 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 en derecho de Indias [2].

355. Tampoco lo estarán por los pilotages, derechos ni demas impuestos sobre los buques y mercaderías que en tran-

[1] Ords. de Bilb., cap. 22, art. 18.

[2] L. 33 cit., tít. 39.

en los puertos, v. g., por anclar, amarrar, &c. Estos se llaman gastos ordinarios del barco, no tocan á los aseguradores, que no se obligan sino por los accidentes extraordinarios. Pero si un caso extraordinario causase 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, serian á cargo de los aseguradores.

356. Los aseguradores no están obligados por los riesgos que suceden cuando no se observó el contenido de la póliza del seguro, á ménos de no 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 otros de igual valor en otras diferentes, las cargare despues todas en uno, contra lo estipulado en la póliza, solo correrán riesgo los quince mil pesos; pues en cuanto á las otras cantidades no tiene efecto el contrato de seguro. En consecuencia, estarán obligados los aseguradores á volver el premio correspondiente á dichas últimas cantidades, salvo el medio por ciento en recompensa del interes por la inexecucion del contrato. Pero si durante el viage, de orden del asegurado y sin consentimiento de los aseguradores, rehiciere 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 le debe el premio.

357. Cuando se previene en la póliza que tenga facultad el capitán ó maestro 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 y 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 viage, y si lo hiciere se declara libre el asegurador, no obstante esta cláusula.

358. 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 la limitada facultad en los asegurados, de tener ó poner las mercaderías en la nave á cargaradores; 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.

359. En todo caso se ha de atender primeramente, al tenor y términos convenidos en la póliza, á veces se limita el riesgo al viage de ida solamente, y otras se estiende al viage redondo de ida, estada y vuelta; y cuando las partes no se explicaron sobre esto, se entiende por solo el viage de ida, segun Vallin y otros autores. Hay casos en que el seguro se celebra por tiempo determinado, v. g., de seis meses, desde el dia de hacerse el buque á la vela, sin designacion del viage: esta especie de seguro se hace con los otros buques armados en corso; y en tal caso los aseguradores solo están obligados á indemnizar los daños y averías ocurridos durante este tiempo, aunque la embarcacion continúe en la mar. Pero

cuando el seguro se ha celebrado para un viage señalado aunque la póliza haya determinado el tiempo de dicho viage, estarán obligados los aseguradores á todos los riesgos que sobrevengan, aun despues de dicho tiempo, no se entiende designado para limitar la responsabilidad de los aseguradores, sino para denotar que pasada la época señalada para el viage, se les ha de aumentar el precio á proporcion (1).

360. 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, y en cuanto al navío, sus aparejos, aprestos, vituallas y demas gastos, desde que se hace á la vela hasta que llegue al puerto de su destino, y respecto de las mercaderías, desde el punto que se transportan del muelle al buque para cargarlas, hasta que sean puestas en tierra en el puerto de su destino [2]. 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 esceso: El Sr. Huguet de Semoville, que habia prestado á la gruesa ocho mil libras sobre un buque que llegó á Buenos-Aires, á fin del año de 1751, hizo asegurar los retornos en una de las oficinas de segu-

ros de París, en 12 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 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 Sr. Húguet, pretendiendo se declarase haber fenecido los riesgos. El Sr. Huguet sostenia, tener aún 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 de 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 espuestos los aseguradores á ser engañados, porque siendo de ordinario ignorada por ellos la entrada de estos retornos, sucederia que un negociante de mala fe, despues de haber recibido íntegramente todos los efectos asegurados, pudiese, si perdía algunos, aplicarles el seguro de los otros, diciendo ser parte de los retornos (1).

(1) L. 17, tit. 39, lib. 9, R. I.

(2) Ords. de Bilb., cap. 22, n. 19. LL. 14, 37, 38 y 48 cit., tit. 39, y céd. de 29 de Octubre de 1768, sobrecarteada en otra de 17 de Marzo de 1787, inserta en Teat. de Legisl., tom. 27, pág. 177. Beleña hace mension de ella en sus Providencias, n. 222. En la cit. céd. se dice ademas, ser práctica generalmente recibida, que los navíos asegurados estén á riesgo de los aseguradores hasta que pasen veinticuatro horas de echada su primera ancla en el puerto de su destino. Véanse las leyes 53 y 56 cit., tit. 39.

(1) Emerigon en el tribunal de seguros, cap. 13, secc. 2, § 2, dice, que el riesgo marítimo debe empezar desde el momento en que las mercaderías se hallan espuestas al mar, ya sean en la nave, ya en el transporte que de ellas se hace desde el muelle, para entregarlas. Fundándose 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 pretexto de haberse sumergido en él las mercaderías al tiempo de transportarlas. Con este modo de pensar parece que coincide el art. 19 de las Ords. de Bilb., donde se dice, que desde los mismos muelles donde se embarquen los efectos, ha de empezar á correr el riesgo de los asegurado-

361. Siendo el riesgo, como se ha dicho, el principal fundamento mas esencial del contrato de seguro, de cuya justificacion pende principalmente la validez y subsistencia del mismo; exige la razon, que está á cargo del asegurado la prueba del riesgo, debiendo para 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 aseguradores (1).

362. 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 espuesto al riesgo marítimo, á ménos de que en la misma póliza se someta el asegurado á la justificacion del cargamento (2). 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 éste un contrato condicional que no recibe su perfeccion sino cuando la cosa asegurada está espuesta á los riesgos, exige la razon que el asegurado justifique haberse veri-

res. Verdad es, que luego en la fórmula ó plantilla de póliza de mercaderías, inserta en el art. 50 del mismo cap., se dice: "Corremos (los corredores) le dicho riesgo desde tal día, ó desde el punto y hora que se cargaren en dicho navío, los referidos fardos y mercaderías;" ateniéndonos, sin embargo, al art. 19, que es, por decirlo así, el dispositivo, despues 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 transportan de muelle á la embarcacion.

(1) Rota Gemen, De mercet, decis 69, n. 1. Strc. De assecur, gl. 6. in princ., y gl. 11, n. 65. Santern. De assecur, part. 4, n. 46. Mascuard, De jur merc, lib. 3, cap. 13, n. 9. Scacia, De comm, § 1, q. 1, n. 29. Casareg, De comm, disc. 1, n. 10, 7, n. 1, 13, n. 14 y 142, n. 34. Emerigon. Des assecur, 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.

(2) Rocc. De assecur not. 10 y 97.

ficado enteramente esta conduccion, y seria contra el órden regular que en semejantes casos, los aseguradores se viesan obligados á probar una negativa (1). 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 (2).

363. Es preciso, sin embargo, distinguir la prueba del riesgo acaesido 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 dos riesgos se debe observar, que aunque parezca extraordinario é inverosímil, que entre comerciantes pueda suponerse la existencia de un buque con su nombre y designacion de sus calidades, no habiendo semejante embarcacion, han acaecido, sin embargo, atentados de esta especie; y por consiguiente, los aseguradores deben estar muy sobre sí para precaverse de este nuevo género de fraude. En vista 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 su-

(1) Casareg. De comm disc. 13, n. 4, y sig. Card. de Luc. De créd. disc. 111, n. 4. Emerigon Des assecur. cap. 11, in princ. Véanse las Ord. de Bilb. cap. 22, art. 36, y las leyes 26, 27 y 28. cit. tit. 39.

(2) La ley 31, cit. tit. 39, dice, que el asegurado de venida de Indias quisiere cobrar alguna pérdida por cuarta misiva de su factor ó persona que lo enviare y cargare, sin mostrar fé del registro, púdalo hacer, con tanto que dé fianzas de que dentro de dos años despues de la sentencia, traerá la fé del registro, y la sin que se le pida ni requiera; y si no la trajere, pasado el dicho tiempo volverá depositario luego lo que cobró, con mas los treinta y tres por ciento del interés, si el asegurador los quisiere cobrar.

perchería, fué condenado en dicha plaza á la pena de muerte.

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

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

366. Sin embargo, es cierto que aun esta prueba puede estar sujeta á la acepcion de fraude y colusion: de aquí es, que si los aseguradores demuestran en cualquier forma, que se ha procedido fraudulentamente para perjudicarlos en

[1] Rot. Roman. desis. de 12 de Febrero de 1776, § 6, y sig. de Luca De crédit, disc. 108, n. 14, casareg. De comm disc. 1, n. 111, Pothier. Des assur. n. 144. Vallin en el art. 57 de las Ord. de Franc., cit. de los seguros.

[2] Casareg. De comm. disc. 173, y sig. Emerigon en el lug. cit. § 2.

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 escepcion, como no pocas veces sucede [1].

367. No obstante lo dicho, el conocimiento no es la única prueba que puede acreditar el riesgo, y sin la cual no se ha 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 eso le será prohibido el hacerse asegurar, ni tampoco quedará inhabilitado para hacer por otro medio la prueba del cargamento del riesgo (2).

368. 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 del 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 consiguiente el caso en que se pierdan dichos conocimientos, ó que 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,

[1] Luca. De crédit. disc. 108, n. 14, y sig. casareg. De comm disc. 10, n. 57 y 124.

[2] Luca allí, disc. 106, n. 17, Pothier Des assuratro. n. 114. Vallin en el art. 57 de las Ord. de Franc., tit. de los seguros, Emerigon Des assecur, cap. 11, secc. 6.

por lo comun, suelen ser las mas finas, y por consiguiente de mayor valor. Seria pues, admisible 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 pudiese en el duro caso de no poder percibir el resarcimiento de los daños padecidos. Por estas razones está admitida la opinion, 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 justificación, por medio del conocimiento que suele estipularse en el contrato de seguro, no debe entenderse pactada como condicion, sino por via de modo; esto es, que en defecto de ella pueda suplirse con otras pruebas equivalentes, como serian los despachos de la aduana y otros papeles semejantes, que tengan una forma válida y concluyente (1).

369. Pothier en su tratado de seguros, n. 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.

370. Vallin comentando las Ordenanzas de Francia, en en el art. 57, tit. de

(1) Ordonn. de Franc., art. 25, tit. de naufrages. Strac De assecur. gl. 11, n. 55, al fin casareg. De comm. disc. 1, n. 10, Pothier Des assecur. n. 145. Vallin comment. á ordonn. de Franc., art. 7, tit. Del' ecivain, y 1 tit. Du connoissement. Emerigon Des assecur. cap. 11, secc. 1. § 3.

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, secc. 8, corrige á Vallin, suponiéndole equívoco 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 asegurador tenga obligacion de hacer prueba alguna del riesgo, en caso de pérdida*; les respondió, ser válido el tal pacto; pero los aseguradores tenían derecho de probar que no habia tenido efecto el cargamento; que el fraude se entendia siempre escluido de semejantes convenion, con tal que le pudiese acreditar los aseguradores, y que en la susodicha cláusula no dispensaba de llevar á efecto el cargamento, sino solo de alegar la prueba del mismo, afirmado el asegurado de 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 intrumentos justificativos de la carga y pérdida de las mercaderías aseguradas y abandonadas, deberán los asegurados manifestarlos y presentarlos á los aseguradores despues de abandono de ellas, y ántes que pretendan el pago; á ménos que por pacto espreso de la póliza, hayan convenido los aseguradores en relevar á los asegurados de esta obligacion."

371. Mas no cabe duda, que en siendo un pacto de buena fe, el de estar al del 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 tal circunstancia, haciéndose digno de fe, podrian 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 adaptable 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 sustancia del negocio, en lugar de darle otra que se dirija á destruirle, bajo cuyo aspecto debe ser generalmente recibida como válida, semejante convencion (1).

372. 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 justificación 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, 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 estricta que las hace vacilar.

373. La naturaleza de los riesgos no conduce naturalmente á hablar de aban-

dono, 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:

374. Todas las veces que acaeciendo pérdida ó desgracia de la cosa asegurada, el asegurador con la noticia de ello, quisiere hacer abandono y suelto á favor del asegurador y aseguradores, lo deberá ejecutar sin la menor dilacion, ante la justicia del lugar, y estando en ellos aseguradores; se les hará saber judicialmente, para que si bien visto les fuere, ocurran ó nombren persona que por ellos asista á su cobro; pero siendo los dichos asegurados de fuera, deberá sustituirse al asegurado en su representación, con autoridad del juez á cuidar, recuperar y beneficiar lo abandonado, sin perjuicio de la bandonon hecho, y del derecho que tendrá en uno y en otro caso, de recurrir contra los aseguradores á que le paguen los daños, gastos y demas que se les sigan (1).

375. No podrá hacerse abandono alguno, sino en caso de apresamiento ó naufragio, quebrantamiento ó varamiento de navío, embargo 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 tuvieren (2).

376. 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 navegar (3).

377. Cuando el abandono quiera hacerse por motivo de retencion de príncipe, no se podrá ejecutar hasta despues

(1) Rota Genuen de mercat. decis. 62, n. 4. casareg. De comm. disc. 10, ns. 2 y 128. Targa pond. marit. cap. 52, § 15. Emerigon Des assurances. cap. 11, secc. 8 al fin.

[1] Cap. 22, n. 30.  
[2] Idem n. 31, y LL. 22, 29 y 30, cit. tit. 39.  
[3] Núm. 22.