

## CAPITULO VIII.

Del contrato á la gruesa ó préstamo á riesgo marítimo.—Formación de este contrato.—Circunstancias peculiares del préstamo á la gruesa.—Efectos que produce.

*El préstamo á la gruesa ó á riesgo marítimo* es un contrato en virtud del cual un sugeto presta á otro cierta cantidad de dinero ó efectos mediante un interés ó premio, admitiendo como hipoteca alguno ó algunos de los efectos espuestos á riesgos marítimos, y que en caso de perecer no dejan al prestador mas derecho que el de reclamar lo que de ellos quedare.

Este contrato practicado desde muy antiguo, y del cual segun todas las probabilidades se ocuparon ya las leyes de Rodas, era conocido y reglamentado entre los romanos bajo el nombre de *fœnus nauticum*, apareciendo posteriormente en la edad media muy estendido entre todos los pueblos comerciantes donde suplia la falta del contrato de seguros.

C. 812. Este contrato puede celebrarse de varios modos: ó por instrumento público con las solemnidades de derecho, ó por póliza firmada por las partes con intervencion de corredor ó por documento privado entre los contrayentes. En el primer caso trae aparejada ejecucion: en el segundo la trae igualmente siempre que la póliza esté conforme con el registro del corredor, y este reuna todos los requisitos legales: en el tercero el contrato solo será ejecutivo cuando conste la autenticidad de las firmas por reconoci-

miento judicial de los que las pusieron, ó en otra forma suficiente. Además, para que dichas escrituras obtengan preferencia en perjuicio de tercero, han de haberse presentado á la toma de razon en el registro de hipotecas dentro de los ocho dias siguientes al de su fecha, omitiéndose solo esta circunstancia en las redactadas en país extranjero, debiendo igualmente estenderse en el papel del sello correspondiente á la cantidad que representen, segun lo dicho en otro lugar.

He aquí ahora las circunstancias que la ley exige que se espresen en todo contrato á la gruesa: 1.º La clase, nombre y matrícula del buque. 2.º El nombre, apellido y domicilio del capitan. 3.º Los nombres, apellidos y domicilios del dador y del tomador del préstamo. 4.º El capital del préstamo y el premio convenido. 5.º El plazo de reembolso. 6.º Los efectos hipotecados. 7.º El viaje por el cual se corra el riesgo.

No es indispensable, ni siquiera necesario que el contrato á la gruesa se estienda en póliza á favor de sugeto determinado: semejante documento puede darse á la órden, y en tal caso cederse y negociarse por medio de endosos.

Este contrato, que segun espresion de Pothier, no es ni un préstamo, ni un seguro, ni una sociedad, ni una venta, tiene caractères especiales que es preciso apreciar. En primer lugar es evidente que no existirá á no haber cantidad prestada. 2.º Tampoco tendrá lugar á no haber intereses. 3.º Es preciso que haya objetos

efectos al préstamo que corran riesgo marítimo.  
4.º Lo es también que el capital é intereses corran el mismo riesgo que la hipoteca.

6. 899

En cuanto á la cantidad prestada, podrá consistir, no solo en moneda metálica sino que también en efectos propios para el servicio ó consumo de la nave, así como para el comercio; pero consistiendo el préstamo en especie, se convendrá por las partes en darle un valor determinado, de modo que en último caso, el préstamo á la gruesa se verificará siempre en dinero.

El interés ó premio es esencial en este contrato; sin esta circunstancia resultaría un contrato gratuito, y sabido es que esta especie de contratos no tienen cabida en el derecho mercantil.

No existe tasa legal en los intereses devenidos en el contrato que nos ocupa, porque la esposicion del prestador es de tal cuantía y los riesgos particulares de cada caso tan varios, que solo el interés particular de los contratantes puede debidamente valorarlos.

Segun opinion de Pardessus, estos intereses, por mas que generalmente se estipulen en dinero, nada hay que impida que se pacten en efectos comerciales. La cantidad á que asciendan puede ser fija ó á tanto por cada mes que dure la navegacion, ó bien una parte de las ganancias que produzcan los efectos sobre que se contrajo el préstamo.

En cuanto á los objetos sobre que el préstamo como se hace, han de estar necesariamente expuestos á riesgos marítimos, puesto que la naturaleza de este contrato consiste en el riesgo.

Los préstamos á la gruesa podrán constituirse conjunta ó separadamente sobre el casco y quilla del buque y sobre las velas y aparejos, sobre el armamento y vituallas y sobre las mercaderías cargadas. Si se constituye el préstamo sobre el casco y quilla del buque, se entienden hipotecados el buque, las velas, aparejos, armamento, provisiones y los fletes que ganare en el viaje.

Para que tanto el buque como los demás objetos puedan ofrecerse en el préstamo á la gruesa, es indispensable que no estén corriendo riesgo al tiempo de la celebracion del contrato, y que no hayan sido objeto de contrato de seguro alguno, pues que en este caso desaparece el riesgo.

El contrato á la gruesa no podrá pactarse sobre fletes no devengados ni sobre las ganancias que se esperan del cargamento: en el segundo caso porque en el acto de celebrar el contrato falta objeto sobre que pactarlo, y en el primero porque exoneraria de interés, y por lo tanto de cuidado á las personas que debían atender al buen estado de las mercaderías. Por esta misma razon tampoco puede hacerse préstamo á la gruesa á la tripulacion de la nave por sus salarios.

c. 822. No es lícito tomar *ad libitum* un préstamo á la gruesa aun sobre los efectos que segun la ley pueden ser objeto de él. Sobre el cuerpo y quilla de la nave no podrá tomarse mas que las tres cuartas partes de su valor. Sobre el cargamento podrá tomarse todo el valor que tenga en el puerto donde comenzó á correr el riesgo, y no mayor cantidad. La razon de estas disposiciones es sencilla: permitiéndose tomar á la gruesa sobre la nave todo su valor, ó sobre el cargamento el que tuviera en el puerto de la consignacion, ningun interés restaba á los que tomasen el préstamo, y por consiguiente esta circunstancia podia influir de un modo harto funesto en el éxito de la navegacion.

c. 825. El préstamo verificado por una cantidad superior á las indicadas será ineficaz en cuanto á la diferencia, debiendo devolverse al prestador, con el interés legal de 6 % correspondiente al tiempo que haya estado en desembolso de ella. Pero probándose que el tomador del préstamo usó de fraude para dar un valor exajerado á los efectos sobre que tomó á la gruesa, pagará el interés convenido en este que corresponda al esceso por el tiempo susodicho.

La circunstancia mas característica del préstamo á la gruesa es la esposicion de parte del prestador á perder, así la hipoteca como los intereses del préstamo; sin esta particularidad el contrato no pasaria de ser un simple contrato de préstamo. Menester era, por lo tanto, que la

ley señalase de un modo muy esplicito los casos en que la pérdida de los objetos sobre que se contrajo el préstamo no alterara la accion del prestador. Con efecto, siempre que los objetos c. 852 hipotecados se perdiesen por vicio propio de la misma cosa, por dolo ó culpa del tomador, por baraterías del capitan ó de la tripulacion, ó por haberse cargado las mercaderías en buque distinto del designado en el contrato, no mediando accidente de fuerza insuperable que hiciese necesaria la traslacion, no se extinguirá en modo alguno la accion del prestador, conservando en cualquiera de estos casos integro su derecho al reintegro de su capital y réditos. Tampoco re- c. 855 dundarán en perjuicio suyo los accidentes que ocurran al buque por emplearse en el contrabando.

Sin embargo de esto, el prestador es libre de aceptar sobre sí todos ó algunos de los riesgos indicados, pero en virtud de pacto espreso. Creemos que esta disposicion debe tener sus límites: bien puede el prestador comprometerse por los daños que las cosas esperimenten por vicio propio ó por cargarse en buque distinto; pero de ninguna manera por las baraterías de la tripulacion ó por culpa ó dolo del tomador: en primer lugar porque seria contrario siempre á sus intereses; en segundo porque vendria á resultar un convenio basado en dolo futuro, convenio que segun los principios de derecho es inmoral.

c. 851. De cualquier modo que se acepten los riesgos, el prestador está obligado á probar bien y debidamente la pérdida, y en los préstamos contraídos sobre el cargamento justificar que los objetos declarados por el tomador como de préstamo existían realmente en la nave, embarcados de su cuenta y que corrieron los riesgos.

No dice la ley, aunque casi puede asegurarse que sí, si el prestador podrá librarse por pacto especial de alguno de los riesgos comprendidos en el contrato por regla general, es decir, riesgos de mar, piratas, fuego, etc.

c. 855. Por los que mira á la época en que el prestador ha de correr el riesgo, no pactándose con especialidad, se entiende que comienza desde el momento en que el buque se hizo á la vela, si el préstamo se contrajo sobre la nave ó sus agregados, hasta que ancle y quede fondeado en el puerto de su destino, y si se contrajo sobre las mercaderías, desde que se carguen en la playa del puerto de la expedición hasta que se descarguen en el de la consignación.

## CAPITULO IX.

De las obligaciones que contrae el tomador de un préstamo á la gruesa.—Casos en que procede la rescisión de este contrato.

Como quiera que es circunstancia precisa del préstamo á la gruesa extinguirse las acciones del prestador una vez perdida la cosa sobre que el préstamo se contrató, se sigue que las obligaciones del tomador variarán según se efectue la pér-

vida susodicha, acontezcan averías en la nave ó en el cargamento, ó lleguen por último á buen puerto sin accidente alguno.

Examinemos lo que sucede en cada uno de estos casos.

Acacciendo naufragio ú otro accidente de c. 850. que resulte la pérdida total ó parcial de las cosas afectas al préstamo, no procederá derecho contra el prestador, á no mediar alguna de las causas que corren á cargo del tomador; si la pérdida fuese parcial, percibirá el prestador la cantidad que produzcan los efectos salvados, deducidos los gastos causados para ponerlos á salvo.

Si el buque arribare al puerto de consignación, pero hubiese experimentado avería ó el cargamento, los prestadores á la gruesa sopor-  
tarán á prorata de su respectivo interés, las averías comunes que ocurran en los casos sobre que se hizo el préstamo.

Ultimamente, si el buque llega á buen puer- c. 851.  
to y los efectos sobre que el préstamo se con-  
trajo no han sufrido avería ni menoscabo, la obligación del tomador es satisfacer íntegramente el capital é intereses al plazo estipulado, ó en su defecto al que ya conocemos. Lo propio sucederá aun cuando perezcan los efectos si la pérdida no debe correr á cargo del prestador. Habiendo demora en el pago, este tendrá derecho al rédito mercantil que corresponda al capital, sin incluir los premios.

Estas son las obligaciones que pesan sobre



el tomador del préstamo y los casos generales que pueden ocurrir acerca de este particular.

La rescision procede en este contrato, como es consiguiente, cuando deja de llenarse alguna de las condiciones esenciales que le caracterizan.

Así, se rescindirá cuando las cosas afectas al préstamo no corran riesgo, bien por no emprender el viaje, bien por dirigirse la nave á puerto distinto del indicado en el contrato, ya por cargarse los efectos en buque distinto del estipulado, ya por ser otras las mercaderías que las pactadas.

Tomando prestada una cantidad, y no pudiéndose emplear por completo en cargar la nave, se rescindirá el contrato en cuanto á la parte sobrante, entendiéndose lo mismo respecto de los efectos que no pudiesen cargarse.

C. 824. Las cantidades en que escediere el préstamo se devolverán con el rédito correspondiente al tiempo que el prestador haya estado en desembolso de ellas.

## CAPITULO X.

De los seguros marítimos.—Cosas que pueden ser aseguradas y su evaluación.—Premio del seguro.—Epoca en que puede celebrarse este contrato.

Se entiende por *seguro* el contrato en virtud del cual se obliga una persona, mediante un premio convenido llamado *prima*, á salir responsable á otra de las pérdidas ó menoscabos que experimenten á consecuencia de accidentes ma-

ritimos los objetos espuestos á los riesgos de la navegacion.

Los extremos que la definicion abraza nos prueban la necesidad, para que este contrato exista, de que haya de verificarse sobre efectos espuestos á los riesgos de la navegacion, y así debe ser en efecto, puesto que suprimidos estos riesgos desaparece de todo punto el objeto del contrato.

Esta consecuencia nos lleva como por la mano á hacer algunas reflexiones preliminares acerca de los seguros, y á examinar qué cosas pueden ser susceptibles de ser aseguradas, como se verifica su evaluacion, en qué consiste el premio del seguro ó prima y cómo puede pactarse, y finalmente, en que época puede celebrarse este contrato.

Debemos decir ante todo que la ojeada histórica-filosófica que dirigimos al principio de este Manual sobre la marcha general del comercio, así como las ideas emitidas al tratar de los seguros terrestres, convienen perfectamente al caso presente. Ya digimos entonces nuestra opinion acerca de la época en que vemos aparecer en el mundo jurídico-comercial este contrato bienhechor, y al tratar del préstamo á la gruesa hemos asentado que este contrato debió preceder y precedió con efecto al de seguros, sustituyéndole en los siglos medios.

Dicho esto, pasemos á ocuparnos de las cosas que pueden ser aseguradas.

c. 848. Por regla general cabe el seguro sobre todos cuantos objetos se hallen espuestos á los riesgos del mar y sean estimables en dinero: tales son: el casco y quilla de la nave, las velas y aparejos, comprendiéndose en esta frase, segun sienta Emerigon, la lancha ó bote del buque, el armamento, las vituallas ó víveres, las cantidades dadas á la gruesa y la libertad de los navegantes ó pasajeros.

c. 852. Tambien puede ser objeto de seguro el riesgo que corre el asegurador, haciendo este reasegurar por otro, mediante mas ó menos premio los efectos sobre los cuales estuviese contratado el seguro. El asegurado por su parte puede tambien hacer asegurar el costo del seguro, así como igualmente el riesgo que pueda ofrecer la cobranza de los primeros aseguradores.

c. 854. Con objeto de que exista interés de parte del asegurado en la navegacion, la ley determina que el seguro sobre la nave no pueda contraerse mas allá de las cuatro quintas partes de su valor, descontando los préstamos á la gruesa

c. 853. que sobre ella hubieran podido contraerse, y en el cargamento las nueve décimas de su justo valor cuando el propietario acompañe en el viaje al cargamento, y por su totalidad cuando esto no suceda.

c. 855 y 859. La evaluacion de las mercaderias aseguradas se hará segun el precio corriente en el puerto donde se carguen, y no fijándose este al tiem-

po de celebrarse el contrato se arreglará por las facturas de consignacion, ó en defecto por el juicio de corredores. los cuales tomarán por base el precio corriente antes dicho, con mas los derechos y gastos causados hasta ponerlas á bordo.

Las valuaciones que se hicieran en moneda c. sas. extranjera se convertirán en el equivalente de moneda del reino, conforme al curso corriente en el dia en que se celebró el contrato. El curso corriente se determinará por los registros de cambio y mercaderías que deben llevar el síndico y adjuntos del Colegio de Corredores. En 18 de febrero de 1847 se mandó que los cambios de España con el extranjero se arreglen á un tipo fijo de un peso fuerte de 20 reales, medida que desterró la nomenclatura absurda que en los cambios existia y la infinita variedad que resultaba de tener cada plaza del reino un tipo particular en los cambios.

A la par que pueden ser objetos de seguro los antes enumerados, no podrá contratarse sobre los siguientes: el flete del cargamento existente á bordo, las ganancias calculadas pero no realizadas sobre el mismo cargamento, los salarios de la tripulacion, las cantidades tomadas á la gruesa, los intereses de los préstamos á la gruesa, la vida de los pasajeros ó de los individuos de la tripulacion, los géneros de ilícito comercio. Concíbese perfectamente la razon que existe para no poderse contraer contrato alguno

de seguros sobre estas cosas; con efecto, unas de ellas, como son los fletes del cargamento, ó las ganancias calculadas sobre el mismo, no son objetos existentes al tiempo de contraer el seguro; otras como las cantidades tomadas á la gruesa, porque el tomador no corre riesgo alguno respecto de ellas; los sueldos de la tripulación, porque los interesados conserven un interés directo en la conservacion de la nave y el cargamento, y finalmente, la vida de los pasajeros y tripulantes porque no puede suponérsela como objeto susceptible de evaluacion. Quizás en esto hay alguna inexactitud; quizás la vida de un hombre sea el único apoyo de una dilatada familia, y en este caso estinguida la vida del hombre solo una horrible suerte se presenta á los ojos de la familia que sostenia. Pero por mas verdad que pueda caber en estas reflexiones, es lo cierto, que la ley mercantil española no admite esta clase de seguros.

El premio ó prima es tan necesario en el contrato de seguros como que sin él perderia su carácter mercantil, y tendríamos un convenio gratuito que no nos es dado suponer.

Es lo comun estipular la prima en metálico; pero nada impide que se verifique en efectos, puesto que la ley nada absolutamente nos dice en contrario.

Tampoco hace mencion de tasa alguna al tratar de la prima, por lo que se colige que puede contratarse á voluntad de los contrayentes.

y según las circunstancias particulares de los géneros ó cosas aseguradas, de la distancia y de los peligros probables de la travesía.

El contrato de seguros puede verificarse sobre el todo ó parte de los objetos susceptibles de ser asegurados, y que corran unos mismos riesgos, junta ó separadamente; en tiempo de paz ó de guerra; antes de empezar el viaje ó pendiente este; por el viaje de ida y vuelta, ó solamente por uno de ambos; y por todo el tiempo del viaje ó por un plazo limitado. Cuando estuviere pendiente el viaje, no podrá verificarse el contrato siempre que se tuviere noticia del término feliz del dicho viaje, ó bien cuando se tengan presunciones fundadas, en términos legales de haber experimentado accidente la nave ó el cargamento: en el primer caso porque habrían cesado los riesgos que son la base del contrato; en el segundo caso porque el asegurado no contraería un contrato de seguros, sino que pactaría una indemnización injusta si abusara de la ignorancia que tuviera el asegurador de los accidentes sobrevenidos.

## CAPITULO XI.

De los modos de celebrar el contrato de seguros.—Circunstancias que ha de contener la póliza de seguros.—Personas que pueden celebrar este contrato.

El contrato de seguros, para ser eficaz en c. 840. juicio, ha de contraerse por medio de escritura, y

esta pueda ser pública ó privada; siendo en ambos casos las formas diferentes de su celebracion, y los respectivos efectos de cada una iguales á los mencionados en el préstamo á la gruesa.

Cuando el seguro se contrate en una plaza extranjera, con tal de que sea español alguno de los contrayentes, podrán autorizarle los agentes consulares españoles en sus residencias respectivas; y las pólizas que autoricen tendrán igual fuerza que si se hubieran hecho en España con intervencion de corredor.

- c. 844. En una misma póliza podrán constar distintos seguros sobre objetos diferentes, y con  
c. 845. primas diversas tambien. Igualmente podrá suceder que varias personas garanticen el seguro de un solo objeto, y en este caso no estendiéndose una póliza para cada uno de ellos, firmarán todos la misma, espresando cada uno la fecha en que lo verifica, pues pudiera suceder muy bien que cuando firmára el segundo ó tercer asegurador, estuviere ya asegurada la totalidad de los objetos, en cuyo caso el contrato seria ineficaz respecto de los aseguradores posteriores.

- c. 844. Sea por medio de escritura pública, sea por medio de privada, como el contrato se celebre, ha de contener todas las circunstancias siguientes:

1.<sup>a</sup> La fecha con espresion de la hora en que se firma. Condicion que tiene por objeto esta-

eleger la prelación legal entre los aseguradores de un mismo cargamento ú objetos.

2.<sup>a</sup> Los nombres, apellidos y domicilios de los aseguradores y del asegurado, á fin de distinguir de una manera precisa quiénes son las partes contrayentes.

3.<sup>a</sup> Si el asegurado hace asegurar efectos propios ú obra en comision por cuenta de otro; condicion muy necesaria para evitar fraudes del comisionista en el segundo caso.

4.<sup>a</sup> El nombre y domicilio del propietario de las cosas que se aseguran, en caso de hacerse el seguro en comision.

5.<sup>a</sup> El nombre, porte, pabellon, matrícula, armamento y tripulacion de la nave en que se hace el transporte de las cosas aseguradas.

6.<sup>a</sup> El nombre, apellido y domicilio del capitán.

7.<sup>a</sup> El puerto ó rada en que las mercaderías han sido ó deben ser cargadas.

8.<sup>a</sup> El puerto de donde el buque ha partido ó debe partir.

9.<sup>a</sup> Los puertos ó radas en que debe cargar ó descargar, ó por cualquiera otro motivo hacer escala.

10.<sup>a</sup> La naturaleza, calidad y valor de los objetos asegurados.

11.<sup>a</sup> Las marcas y números de los fardos, si las tuviesen.

12.<sup>a</sup> Los tiempos en que deben empezar y concluir los riesgos.



43.<sup>a</sup> La cantidad asegurada.

44.<sup>a</sup> El premio convenido por el seguro, y el lugar, tiempo y modo de su pago.

45.<sup>a</sup> La cantidad del premio que corresponda al viaje de ida y al de vuelta, si el seguro no se hubiera hecho por viaje redondo.

46.<sup>a</sup> La obligacion del asegurador á pagar el daño que sobrevenga en los efectos asegurados.

47.<sup>a</sup> El plazo, lugar y forma en que haya de hacerse su pago.

48.<sup>a</sup> La sumision de los contratantes al juicio de árbitros en caso de contestacion, si hubieren convenido en ella, y cualquiera otra condicion lícita que en el contrato hubieren pactado.

La póliza además ha de contenerse en papel del sello correspondiente á la cantidad que esprese, bajo el tipo que fijamos al tratar de los seguros terrestres.

La primera de las condiciones marcadas para el contrato puede suplirse si fuese perfectamente conocido el viaje determinado en que se pactó el seguro.

La espresion de la 2.<sup>a</sup> circunstancia es tan esencial, como que sin ella no puede existir contrato alguno; sin embargo, si por las demás indicaciones del buque, de los efectos asegurados, etc., se pudiese conocer al asegurado, el contrato parece que no seria nulo. Esta consideracion no es aplicable al asegurador, mucho mas cuando su firma termina la escritura.

No producirá nulidad del seguro la falta de

las circunstancias 5.<sup>a</sup> y 4.<sup>a</sup>, por mas que el propietario legitimo de las mercaderías sobre las que se contrate el seguro tenga accion contra el comisionista.

Mucho menos producirá nulidad de contrato la omision de las indicaciones 5.<sup>a</sup> y 6.<sup>a</sup>, pues que no siendo origen de dudas esta omision, se supone que el asegurador dejó á arbitrio del asegurado el buque y el capitan.

No así las 7.<sup>a</sup> y 8.<sup>a</sup>, que son indispensables, pues que consistiendo el objeto del seguro en los riesgos, el punto de partida de estos es esencial en el contrato. Por lo demás, las circunstancias 5.<sup>a</sup>, 6.<sup>a</sup>, 7.<sup>a</sup>, 8.<sup>a</sup> y la 9.<sup>a</sup>, de que vamos á ocuparnos, están consagradas á reunir la mayor copia de datos para el caso de siniestro, así como para tener una base sobre que cimentar los cálculos relativos á los propios siniestros.

Sin embargo, la 9.<sup>a</sup> condicion no solo nada tiene de indispensable, sino que la misma ley determina para el caso en que no se espresa, que cesa la responsabilidad del asegurador si el buque hiciere escala.

Las condiciones 10.<sup>a</sup> y 11.<sup>a</sup>, marcadas para individualizar hasta donde cabe los objetos asegurados, de manera que en caso de riesgo sea sencilla la aplicacion de la regla referente al valor de los mismos, son indispensables en el contrato, si bien conforme la ley con los usos c. 846. del comercio dispone que puede omitirse la designacion específica de las mercaderías y del

buque en que se hayan de trasportar, cuando no consten estas circunstancias por contratarse el seguro en punto distinto al designado para verificar la carga; pero en caso de sobrevenir algun accidente, el asegurado debe probar, no solo la pérdida del buque y su salida del puerto de la carga, sino el embarque de los efectos perdidos por cuenta del mismo asegurado y su valor verdadero.

c. 860. Tampoco hay necesidad de individualizar los efectos cuando genéricamente se espresa que se asegura la nave, pues en este caso van comprendidas en el seguro todas las pertenencias anejas á ella; pero no el cargamento, aun cuando sea del mismo naviero.

Del mismo modo no consideraremos indispensable la espresion del tiempo en que deben comenzar y concluir los riesgos, dado que la ley dispone para cuando esta omision tuviere c. 871. lugar, que los riesgos correrán por cuenta de los aseguradores en los mismos términos que para los prestadores á riesgo marítimo.

Tal vez suceda lo mismo respecto á la manifestacion de la cantidad asegurada, puesto que cabe suponer que el *asegurador* en vez de una cantidad fija se limita á la obligacion de satisfacer los daños ocurridos á los efectos sobre que el seguro se contragía.

La condicion 14.<sup>a</sup> es muy de presumir que pueda establecerse en caso de omision, atendiendo á la analogía que existe entre esta circunstan-

cia y la prevista por el Código de no estipularse el aumento de premio si sobreviniera guerra: pues á la par que sucediendo esto se hará la regulación del aumento, no espresado por peritos nombrados por las partes, es dado suponer que acontecerá lo mismo cuando absolutamente se hubiera pactado premio. Además siendo muy esplicito el derecho comun acerca del lugar, tiempo y modo del pago de la prima, es muy de presumir que habiendo omision, las partes han consentido en sujetarse á la ley civil.

Las consideraciones que preceden son igualmente aplicables á la omision en la póliza del premio del seguro de ida y vuelta si el contrato se hubiera pactado por viage redondo.

No así en cuanto á la obligacion del asegurador de abonar el daño que sobrevenga en los efectos asegurados, lo cual es tan importante que sin ella no existe el contrato.

En caso de no espresarse la circunstancia del plazo, lugar y forma en que ha de hacerse el pago, la ley determina que se verifique á los diez dias siguientes á la reclamacion legitima del asegurado. c. 881.

La última condicion tiene por objeto la debida precision y formalidad del contrato, haciendo que en una misma escritura consten cuantos pactos especiales determinen las partes así como su sujecion al juicio arbitral.

Pasemos á la capacidad exigida en los contrayentes. En cuanto al asegurado puede serlo

cualquiera que corra riesgo en sus efectos, con tal de que tenga capacidad para contratar y obligarse.

Al asegurador se le exigen los requisitos precisos para dedicarse al comercio por mas que no sea comerciante.

Hemos dicho que el seguro al paso que puede pactarse sobre la nave y sobre el cargamento es lícito tambien hacerlo estensivo á la libertad de los viajeros y de los individuos de la tripulacion. Ya se comprende que en este caso particular la escritura ha de experimentar necesariamente alteraciones por la naturaleza misma del contrato. Las circunstancias de que entonces ha de constar, son las siguientes:

- 1.<sup>a</sup> El nombre, naturaleza, domicilio, edad y señas de la persona asegurada.
- 2.<sup>a</sup> El nombre y matrícula del navio en que se embarca.
- 3.<sup>a</sup> El nombre de su capitan.
- 4.<sup>a</sup> El punto de su salida.
- 5.<sup>a</sup> El de su destino.
- 6.<sup>a</sup> La cantidad convenida para el rescate y los gastos del regreso á España.
- 7.<sup>a</sup> El nombre y domicilio de la persona que se ha de encargar de negociar el rescate.
- 8.<sup>a</sup> El término en que este ha de hacerse y la indemnizacion que deba retribuirse en caso de no verificarse.

Todas estas condiciones tienen por objeto, como puede presumirse, la identidad completa

de la persona asegurada, así como del viage que esta emprende para hacer efectiva la indemnización en caso de siniestro.

## CAPITULO XII.

### Obligaciones del asegurador.

Las obligaciones del asegurador pueden en último resultado encerrarse en la siguiente: indemnizar al asegurado en caso de riesgo, según el modo y forma pactados. Pero esta obligación puede descomponerse en varias, todas ellas importantes y precisas: es la primera el exámen de los riesgos que toma á su cargo el asegurador, así como la época durante la cual son obligatorios estos riesgos: en segundo lugar hay que considerar el momento en que viene á ser efectiva la obligación de indemnizar según los riesgos particulares: en tercero, el modo de efectuar la indemnización, y las consecuencias de la misma.

Los riesgos que corre el asegurador por c. 861. punto general son los de pérdida ó daño que experimenten las cosas aseguradas, por varamiento ó empeño de la nave, con rotura ó sin ella, por tempestad, naufragio, abordaje casual, cambio forzado de ruta, de viaje ó de buque; por echazon, fuego, apresamiento, saqueo, declaración de guerra, embargo por orden del gobierno, retención por orden de potencia extranjera: represalias, y cualquier accidente y

riesgo de mar, salvas las escepciones que los contratantes tengan por conveniente estipular, siempre que consten en la póliza.

- c. 85. Por el contrario, no serán de cuenta del asegurador los riesgos que provengan de omision ó dolo del asegerado, como son: cambio voluntario de ruta, de viaje ó de buque, sin consentimiento de los aseguradores, por mas que la nueva ruta ó el buque sean mas seguros que los pactados: separacion espontánea de un convoy, mediando estipulacion de ir con él en conserva; prolongacion de viaje á un puerto mas remoto del que se designó en el seguro: disposiciones arbitrarias y contrarias á la póliza de fletamento ó al conocimiento de los navieros, cargadores y fletadores: baraterías del capitan ó de la tripulacion, á no existir pacto en contrario: mermas, desperdicios, y pérdidas procedentes de vicio propio de las cosas aseguradas, á no comprenderse por cláusula especial en la
- c. 864. póliza: tampoco serán de cargo del asegurador los daños que á la nave sobrevengan por no llevar en regla los documentos que prescriben las Ordenanzas Marítimas, aunque sí responderá de las trascendencias que de semejante informalidad reporte el cargamento, si el seguro recayere sobre él. Esta última disposicion parece que no está muy conforme con los principios de derecho, puesto que hace pesar sobre el asegurador una responsabilidad de que en todos los demás casos le exime, y que reconoce por cau-

sa el descuido ó dolo del capitán de la nave.

Tampoco son de la incumbencia de los aseguradores los gastos que deban sufragarse por pilotaje y remolques, ni los derechos impuestos sobre la nave ó su fletamento. c. 855.

El tiempo durante el cual los riesgos han de correr por cuenta del asegurado, es el mismo que el designado en el contrato á la gruesa, á no fijarse en la póliza cosa en contrario. Este tiempo se entenderá prorogado para los efectos del seguro si la nave no saliere del puerto de la carga aun cuando la demora fuere involuntaria. c. 871. c. 875.

Si en la póliza se fijare un tiempo limitado para el seguro, trascurrido que sea este plazo cesará la responsabilidad de los aseguradores, aunque cuando esten pendientes de riesgo los efectos sobre los que recaiga el seguro, pudiendo en consecuencia celebrar el asegurado nuevos contratos sobre sus resultas. Una vez emprendido el viaje, y aconteciendo en él algunos de los riesgos de que sale garante el asegurador, deber de este es efectuar la indemnizacion, pero siendo los riesgos de tantas clases, y pudiendo acontecer á tan diversas distancias, y en situaciones tan variadas, conviene examinar el tiempo en que el asegurador debe satisfacer la indemnizacion. c. 872.

Por de contado que á toda reclamacion de parte del asegurado deben acompañar los documentos que justifiquen el viaje de la nave, el c. 882.



embarque de los efectos asegurados, el contrato del seguro y las pérdidas de los objetos sobre que recayó el mismo: esta justificación podrá hacerse por medio del conocimiento del capitán, despacho de la aduana, carta de aviso del cargador, póliza del seguro, asientos del diario de navegación, declaraciones del capitán, tripulación, pasajeros, etc. y certificaciones de las autoridades del puerto mas próximo al lugar de la catástrofe.

c. 881. Una vez hecha la reclamacion legitima por el asegurado y no existiendo época prefijada en la póliza, el asegurador debe verificar la indemnización á los diez dias, como hemos dicho en otro lugar.

c. 882. El pago ha de realizarse sin demora alguna, siendo la póliza ejecutiva y prestando el asegurado fianzas suficientes á responder de la restitucion de la cantidad percibida, que el asegurador tendrá derecho á exigir cuando probare suficientemente la inesactitud de los hechos es-

c. 884. puestos por aquel: y claro está que una vez satisfecha la cantidad debida, se subroga el asegurador en lugar del asegurado para cuantos derechos y acciones competan sobre los que culpable ó dolosamente fueron causa de la pérdida de los objetos que aseguró.

No siempre puede el asegurado probar la pérdida del buque, ni mucho menos exhibir los documentos que la ley exige, como asientos del diario de navegación, etc. En efecto, si con-

sideramos lo fácil que es, sobre todo en viajes largos, la pérdida del buque en alta mar, sin mas testigos de la catástrofe que los enfurecidos elementos, habremos de confesar que no podian en justicia exigirse tales documentos en todos los casos. Asi es que pasado cierto tiempo sin tener noticia alguna de la suerte de una nave, procede la presuncion legal de que ha perecido. y en su consecuencia, tienen lugar las obligaciones del asegurador, exigibles cuando de la pérdida se tenga una certeza matemática. Este tiempo que la ley exige para hacer presumible la desaparicion del buque es de un año, á contar desde que se tuvieron las últimas noticias, en los viajes cortos y dos en los largos. Entiéndese por viajes cortos todos los que sean á los puertos de Europa, á los de Asia y Africa situados en el Mediterráneo, á los de América situados mas acá de los rios de la Plata y San Lorenzo, y á las islas intermedias entre las costas de España y los paises enunciados: reputándose como viajes largos todos los demás. Como la presuncion por mas que se aproxime á la certidumbre no debe confundirse con esta, los aseguradores podrán en todo caso presentar prueba en contrario.

Ahora bien, una vez conocidos los riesgos, el cómputo para calcularlos y la época en que debe verificarse la indemnizacion, pasemos á ocuparnos del modo de verificar esta, segun la naturaleza de los siniestros.

El siniestro se divide en mayor y menor. Por siniestro mayor se entiende tanto el naufragio ó la rotura ó varamiento que no permita proseguir la navegacion, trantándose del buque, como la pérdida total ó la deterioracion que disminuya su valor en tres cuartas partes por lo menos, hablando del cargamento.

Tambien es siniestro mayor respecto de la nave y el cargamento, así el apresamiento cuando el asegurado no recobrase sus efectos en cierto tiempo, como el embargo ó detencion por orden del Gobierno propio ó extranjero, sino se alzare dentro de cierto plazo. Todos los demás daños se reducen á siniestro menor ó simple avería.

C. 900. En caso de siniestro mayor el asegurado puede pedir la indemnizacion como si se tratase de avería, ó bien si lo prefiriese hacer abandono de las cosas aseguradas, dejándolas por cuenta de los aseguradores, y exigiendo de estos las cantidades que sobre ellos aseguraron; esto es lo que se conoce con el nombre *de accion de abandono*.

C. 902. El abandono tiene lugar en los casos de siniestro mayor siempre que el viaje hubiera comenzado. Los autores no están conformes acerca de la interpretacion que á esta disposicion debe darse. Los unos creen que atendida su generalidad debe suponerse que comprende no solo á la nave sino tambien al cargamento. Los otros sostienen que la frase *viaje comenzado* debe en-

enderse. *comenzado el viaje asegurado*, y en este sentido no procede el abandono de las mercaderías y sí solamente el de la nave. Muy conveniente es para el esclarecimiento de esta cuestión consultar lo que el mismo Código dispone en sus arts. 855 y 871, acerca del momento en que empiezan á correr riesgo las mercaderías aseguradas, que será *desde que se cargaron en la playa*. De modo que una vez cargadas en la playa las mercaderías, es decir, una vez comenzada la responsabilidad del asegurador y pérdidas por completo, ó deterioradas en mas de sus tres cuartas partes *antes de comenzado el viaje*, resultaria que el asegurado sin motivo alguno no tendría accion al abandono, al paso que sí la tendría el que hubiese asegurado la nave. Que esto es un absurdo no necesita demostrarse.

No podrá tampoco limitarse la accion de abandono á efectos determinados ni condicionalmente; en él han de comprenderse necesariamente todos los efectos asegurados. c. 905.

El abandono ha de hacerse, so pena de ineficacia, por el mismo propietario de los objetos abandonados, por el comisionado que hizo el seguro, ó por otra persona autorizada, especialmente por el mismo propietario; y no podia menos de ser así al considerar que el abandono trasmite la propiedad de la cosa abandonada, lo cual compete solo al legítimo propietario, ó á persona autorizada por él en debida forma. c. 916.

De lo dicho antes acerca de la inadmisión c. 914.

del abandono hecho parcial ó condicionalmente se ve que una vez admitido es irrevocable, aun cuando regresare la nave al puerto ó se librare en caso de apresamiento, no exonerando ni la vuelta en el primer caso ni el rescate en el segundo á los aseguradores del pago de los efectos abandonados.

C. 913. Tambien es consecuencia de lo dicho que cuando fuere la nave la abandonada se comprenden en ella los fletes de las mercaderías que se salven, aun cuando se hayan pagado con anticipacion, sin perjuicio del derecho que compete á los fletadores á la gruesa por las cantidades prestadas al equipage por sus salarios y al acreedor que hubiere hecho anticipaciones para habilitar la nave ó para cualesquiera gastos relativos al último viaje.

C. 911. El asegurado al tiempo de hacer el abandono debe declarar cuantos seguros haya contratado sobre los efectos abandonados, así como los préstamos tomados á la gruesa sobre ellos, no empezando á correr el plazo para el reintegro hasta que haya hecho esta declaracion. Si el

C. 912. asegurado cometiere fraude en ella perderá cuantos derechos le compelian por el seguro, sin cesar su responsabilidad al pago de los préstamos que hubiese tomado sobre los efectos asegurados, no obstante su pérdida. Como la ley no dice mas que *fraude* debe creerse que cuando la declaracion no es verdadera y su inexactitud no dependiese de fraude, y si solamente de error in-

voluntario u omision inculpable, no pesará sobre el asegurado la responsabilidad dicha antes.

El abandono puede hacerse una vez probada legalmente la pérdida de los efectos asegurados o trascurrido el plazo necesario para presumirla; pero de cualquier manera la resolucion de abandono ha de hacerse saber á los aseguradores, so pena de inadmisibilidad, dentro de los seis meses siguientes á la fecha en que se recibió la noticia de la pérdida, si esta hubiera acaecido en los puertos y costas de Europa y en los de Asia y Africa que están en el Mediterráneo: dentro de un año si acaeciere en las islas Azores, de Madera, islas y costas occidentales de Africa y orientales de América, y dentro de dos en cualquiera otra parte del mundo mas lejana. Estos c. 904.  
plazos empezarán á contarse desde que la noticia se haga notoria por relacion concienzuda de los periódicos, ó por cartas de personas autorizadas entre los comerciantes de la residencia del asegurado, ó cuando á este le dieren aviso del suceso el capitan, el consignatario ó cualquier otro corresponsal suyo. c. 905.

Ocurriendo apresamiento correrán los plazos c. 906.  
prefijados desde que se recibió la noticia de haber sido conducida la nave á cualquiera de los puertos situados en algunas de las mencionadas costas.

Cuando el seguro se ha pactado sobre las c. 928.  
mercaderías y el accidente consistiese en inhabilitacion del buque, no puede hacerse el aban-

donde hasta pasados seis meses de la inhabilitación, si esta hubiese ocurrido en los mares que circundan la Europa desde el estrecho del Sund hasta el Bósforo, y un año si se hubiere verificado en lugar mas distante. Estos plazos que se conceden á los aseguradores para procurar el trasbordo y conduccion de los efectos, se cuentan desde el dia en que por el asegurado se les hubiera notificado el acontecimiento.

Iguales plazos habrán de contarse en caso de interrumpirse el viaje del buque por embargo ó detencion forzada, á fin de que los aseguradores, á quienes están obligados á prestar auxilio los asegurados, puedan gestionar con tiempo suficiente para que se alce el embargo ó cese la causa que impida el que la nave prosiga su ruta.

- c. 917. Debemos advertir que cuando el accidente consistiera en apresamiento, el asegurado, y en su ausencia el capitan, pueden proceder por sí al rescate de las cosas comprendidas en el seguro, sin concurrencia del asegurador ni solicitar instrucciones suyas si no hubiere tiempo para exigir las, quedando, sí, en la obligacion de hacerle notificar el convenio tan luego como haya ocasion de verificarlo; á las veinticuatro horas de la notificacion intimará su resolucion el asegurador al capitan ó al asegurado, aceptando ó no el convenio: si lo acepta entregará en el acto la cantidad concertada por el rescate, y continuarán de su cuenta los riesgos del viaje, con-
- c. 918.

forme á los pactos de la póliza: no aceptándolo efectuará el pago de la cantidad asegurada, sin conservar derecho alguno sobre los efectos rescatados; no manifestando su resolucíon en el término prefijado se entenderá que renuncia.

Habiendo represa, en virtud de la cual pasaren los efectos á poder de un tercero, el asegurado podrá usar del derecho de abandono; pero si en virtud de la propia represa se reintegrare en la propiedad de sus efectos, se considerarán como avería los perjuicios y gastos que ocasionó su pérdida.

*Siniestro menor.* Ya hemos visto en qué consiste el siniestro menor ó simple avería; la obligacion que en tal caso contrae el asegurador se limita á satisfacer el importe del daño ó avería sufrido por los objetos asegurados, y el propietario de ellos ó asegurado no tiene en el siniestro menor mas accíon que la llamada de avería.

Ocurriendo el daño á la nave y siendo directo, abonará el asegurador lo invertido en la reparacion, descontándose el menos valor que por el trascurso del tiempo tuviesen las cosas destruidas, pues ya se concibe que en caso contrario tendria un interés bastante grande en deshacerse de objetos muy usados ó imperfectos.

Consistiendo el accidente en arribada forzo-  
sa, embargo, detencion, etc., serán de cuenta del asegurador los gastos estraordinarios que estos accidentes ocasionaran.

Si el seguro no recayese sobre la nave, sino



sobre las mercaderías, tendremos igualmente que el daño ó puede ser directo, esto es, disminuir las mercaderías ó averiarse, ó indirecto causando solo un esceso de gastos.

Si las mercaderías han disminuido por pérdida de algunas de ellas, el asegurador efectuará la indemnizacion abonando el valor de los efectos perdidos, segun el que se les hubiera dado en la póliza, ó en su defecto por las facturas de consignacion ó el juicio de corredores.

Cuando las mercaderías solamente hubiesen sufrido avería, la indemnizacion se verificará satisfaciendo el tanto por ciento que hayan perdido de su valor. Este tanto por ciento se determinará comparando el valor de las mercaderías averiadas en el puerto de la descarga con el de las mercaderías no averiadas de la misma clase, y basando este cálculo en la estimacion de los géneros hecha en la póliza ó en las facturas de consignacion, ó segun juicio de corredores; y si el seguro recayese sobre retornos de un país donde el comercio solo se haga por permutas, no constando en la póliza el valor de las cosas aseguradas, se arreglará por el que tenian los efectos permutados en el puerto de su expedicion, con mas todos los gastos posteriores.

Si el daño sufrido por las cosas aseguradas se redujese á un aumento de gastos, como, por ejemplo, los de descarga, almacenaje, reembarque escedente de flete, y demás causados para trasbordar el cargamento si el buque se

inhabilitare: la obligacion del asegurador es abonar los gastos ocurridos.

Si el cargamento se hubiese asegurado por partidas separadas y por aseguradores distintos, sin detallarse los objetos correspondientes á cada seguro, las pérdidas ocurridas se satisfarán á prorata; mas si se especificase la parte que cada uno aseguraba, solo estará obligado á la indemnizacion en cuanto á los daños ocurridos en la porcion que pactó.

Las consecuencias de la indemnizacion, en caso de siniestro menor, no producen como en el siniestro mayor trasmission de dominio, y solamente subrogan al asegurador en lugar del asegurado para exigir la debida responsabilidad contra las personas que pudieran resultar culpables del accidente ocurrido, ó para pedir contribucion si hubiere lugar á ella.

### CAPITULO XIII.

#### Obligaciones del asegurado.

Así como hemos encerrado en una las obligaciones del asegurador, así tambien podremos reducir á otra las del asegurado; esta es pagar el premio del seguro.

La prima debe satisfacerse conforme á lo estipulado en la póliza, sin que experimente alteracion en caso alguno por abreviarse el viaje ó por descargarse el buque en un puerto mas próximo que el que en la póliza se pactó.

Por lo que mita al tiempo para el pago, es bastante difícil que no se encuentre establecido en la póliza; mucho más cuando el uso común en el comercio es satisfacer la prima de contado, o cuando mas firmar un pagaré; sin embargo, si a pesar de la costumbre nada se hubiera determinado, creemos que podrá equipararse a la indemnización de parte del asegurador y ser por lo tanto obligatorio a los días.

Esto es cuanto al asegurado le corresponde si el viaje se hubiera llevado á cabo sin accidente alguno; si ocurriese alguno de estos, debe comunicar inmediatamente al asegurador cuantas noticias reciba relativas al particular.

Art. 921. En los casos de naufragio y apresamiento está obligado á practicar cuantas diligencias permitan las circunstancias para salvar ó recobrar los efectos perdidos, sin perjuicio del abandono que pueda hacer á su tiempo, y del derecho que le asista á reclamar de los aseguradores los gastos legítimos hechos en el recobro, hasta la concurrencia del valor de los efectos que se salven, sobre los cuales se harán efectivos á falta de pago.

Art. 922. Cuando el buque que conduzca los efectos asegurados se inhabilitare absolutamente, se practicarán por el asegurado todas las diligencias posibles para conducir el cargamento al puerto de su destino.

Art. 923. Lo mismo sucederá, como hemos tenido oca-

sion de ver, sobreviniendo embargo o detención forzosa

Es de notar que cuando el asegurado no sea exacto en el cumplimiento de estos deberes, no por eso perderá su accion; sino que dará derecho al asegurador para reclamar de él los perjuicios que le irroque.

#### CAPITULO XIV.

De los casos en que se anula el contrato de seguros.—Casos en que se modifica.—Casos en que se rescinde.

La nulidad produce en el contrato de seguros el efecto de impedir que se lleve á cabo; tiene lugar en varios casos.

Es nulo todo contrato de seguros que se contraiga sobre alguno de los efectos que la ley prohíbe asegurar y que dejamos enumerados en otro lugar.

Tambien es nulo el contrato verificado sobre objetos ya asegurados por todo su valor ó sobre los que se ha tomado préstamo á la gruesa, pues en ambos casos falta el riesgo tan de la esencia del contrato. El sugeto sin embargo que hubiere asegurado por diferentes aseguradores un mismo objeto, aun cuando no mediara fraude, se exonerará de pagar todos los premios de los diferentes seguros que hubiere contratado si no intimare á los aseguradores postergados la invalidacion de sus contratos antes que la nave y el cargamento hayan llegado al puerto de su destino.

Art. 376. Igualmente será nulo el seguro cuando a los efectos asegurados se les hubiese dado un valor exagerado, procediendo la nulidad en cuanto al exceso. Obrando las dos partes de mala fé no puede haber reclamación de ninguna de ellas; si fue el asegurado el que procedió con fraude, pagará la prima íntegra del exceso, por mas que en cuanto a este sea ineficaz el contrato como hemos dicho; pero si no cometió fraude y si solamente error en la apreciación exagerada, no deberá satisfacer mas que el medio por ciento del exceso.

Art. 377. Existirá nulidad asimismo, y por punto general, siempre que por el reconocimiento de las cosas aseguradas se hallase que el asegurado cometió falsedad á sabiendas en cualquiera de las cláusulas de la póliza, abonando ademas medio por ciento.

Art. 378. El seguro será tambien nulo cuando se justifique que el dueño de las cosas aseguradas pertenece á una nacion enemiga, abonándose tambien el medio por ciento; no causará nulidad en el contrato el que el asegurador y no el asegurado sea el que pertenezca á una nacion enemiga.

Lo será asimismo y tambien habrá derecho á la indemnizacion de medio por ciento cuando deje de verificarse el viaje antes de hacerse la nave á la vela, ó cuando se varíe para distinto punto, aun cuando no dé á esto margen la culpa ó arbitrariedad del asegurado.

Queda anulado también el seguro y hay derecho a exigir medio por ciento siempre que se hiciere sobre un buque que despues de firmada la póliza permanezca un años sin emprender el viaje

Igualmente procede la nulidad cuando el asegurador contraiga el seguro con conocimiento de haberse salvado las cosas aseguradas; pagando ademas en este caso por via de multa la quinta parte de la cantidad que hubiere asegurado. Si los aseguradores fuesen muchos y algunos de ellos no hubieran contratado con fraude percibirán sus premios del asegurador ó aseguradores fraudulentos sin poder reclamar cosa alguna del asegurado.

Si por el contrario, el fraude procediese de verificar este un seguro sobre objetos que él sabia habian perecido, será nulo el seguro y se le multará en la quinta parte de lo que aseguró. Igual responsabilidad contraerá el comisionado que hiciere asegurar por cuenta de otro objetos teniendo conocimiento de su pérdida. Y en los tres casos estarán sujetas estas tres personas á las penas que segun el Código penal se imponen á los estafadores.

Otra causa de nulidad es contratar el seguro con fecha posterior al arribo de las cosas aseguradas al puerto de la consignacion, ó al dia de su pérdida, siempre que legalmente pueda presumirse que la parte interesada en el acaecimiento lo sabia antes de celebrar el contrato.

La presunción tiene lugar cuando desde que aconteciere el arribo o pérdida hasta la fecha de contrato hayan transcurrido tantas horas cuantas leguas españolas haya por el camino mas corto desde el sitio a que arribó, o en donde pereció la nave, hasta en que se celebró el seguro

Art. 14. Esta causa de nulidad puede renunciarse expresando en la póliza que el seguro se contrata *sobre buenas ó malas noticias*; y entonces subsistirá el seguro á pesar de la presuncion, mientras no se pruebe plenamente que el asegurado sabia la pérdida de la nave, ó su salvacion el asegurador antes de firmar el contrato.

Pasemos á los casos en que tiene lugar la modificacion.

Art. 15. Será el primero, cuando contratado el seguro de un cargamento con designacion de buque y espresion de la cantidad asegurada sobre cada uno de ellos, se redujere á menor número de buques; el contrato solo será válido en cuanto á las cantidades aseguradas sobre los buques que recibieron la carga; y en cuanto á las aseguradas sobre los demás, se reputará nulo, abonándose á los aseguradores por via de indemnizacion un medio por ciento sobre su importe.

Art. 16. Pero no habrá modificacion alguna en el contrato, cuando designándose en el seguro diferentes buques para recibir las cosas aseguradas, el asegurado segun le acomode las distribuya entre todos ó las reduzca á uno solo.



Hebrá modificacion en el contrato, cuando el seguro se asegure el cargamento de ida y vuelta y la nave no trajera retorno; entonces los aseguradores solo percibirán las dos terceras partes de la prima correspondiente al viaje de vuelta, no mediando pacto en contrario.

Los casos en que procede la rescision son los siguientes:

1.º En las ocasiones ya conocidas por nosotros, como otros, de cambio de ruta, de viaje, de buque, separacion de un convoy, etc.; se rescindirá el contrato, ganando los aseguradores la prima por completo si los objetos hubiesen empezado á correr riesgo. Pero subsistiendo no obstante respecto del tiempo precedente á la arbitrariedad del capitan ó del asegurado, y pudiendo este en consecuencia reclamar las averías que en tal tiempo hubiesen acontecido.

2.º La inhabilitacion de la nave antes de salir del puerto de la expedicion, da derecho á los aseguradores para rescindir el contrato ó continuar en él, abonando las averías que hayan ocurrido. No tendrá lugar la rescision, cuando se traslade el cargamento despues de comenzado el viaje á otra nave, aun cuando sea de distinto porte y pabellon.

3.º Quebrando el asegurador, pendiente el riesgo de las cosas aseguradas, puede el asegurado exigir la rescision del contrato si el quebrado ó los administradores de la quiebra no diesen fianzas en el término de tres dias si-



zuentes al requerimiento que para dertis se haga.

4.º El asegurador podrá tambien exigir la rescision si en caso de quiebra del asegurado no presentase este fianzas de la prima, no habiendo sido satisfecha esta al contado.

88. 5.º Tambien procede la rescision cuando el seguro recae sobre una nave que habitualmente se dedique al contrabando, habiendo igualmente derecho á exigir el medio por ciento por via de indemnizacion. No se concibe por qué la ley exige que sea habitual el tráfico ilícito en la nave, pues parece que debiera producir el mismo efecto un acto de esta especie aun cuando fuera aislado.

## CAPITULO XV.

De las <sup>1</sup>áverías.—Diferentes especies de áverías.—Áverías que dan lugar a contribucion.—Condiciones especiales para que las áverías produzcan contribucion.

11. 550. Entiéndense por áverías en la acepcion legal, todo gasto estraordinario y eventual que ocurriere á la nave ó al cargamento, ó á ambas cosas juntamente durante el viaje de aquella, asi como los daños que sufriere la embarcion desde que se haga á la vela en el punto de la expedicion hasta que quede anclada en el de la consignacion, y los que su cargamento esperimente desde que se cargue hasta que se descargue en el puerto adonde fuere destinada,

Las averías se dividen en ordinarias, simples o particulares, y gruesas o comunes: decidiéndose la responsabilidad de dichos gastos y daños por reglas distintas, según la clase a que correspondan.

Vienen comprendidas bajo el nombre de *averías ordinarias*, los gastos llamados menudos que ocurrieren durante la navegacion, y son los de pilotajes de costas y puertos: los de lanchas y remolques: el derecho de bolisa, de piloto mayor, anclaje, visita, y demas llamados de puerto: los fletes de gabarras y descarga hasta poner las mercaderías en el muelle, y cualquier otro gasto que no sea de la clase de extraordinarios y eventuales. Estas averías deberán satisfacerse por el naviero fletante, y en su nombre por el capitan, abonando á este la indemnizacion pactada en la póliza de fletamento, y en su defecto comprendiéndose en el precio de los fletes y sin derecho de parte del naviero á reclamar cantidad alguna por ellas.

A la segunda clase de averías corresponden, primero: los daños que el cargamento experimente desde su embarque hasta su descarga por vicio propio de las cosas, accidentes de mar, ó efecto de fuerza insuperable, así como los gastos hechos para evitarlos y repararlos: en segundo lugar, los daños que sobrevengan en el casco del buque, sus aparejos, arreos y pertrechos por cualquiera de las causas antes indicadas, y los gastos causados para salvar estos

efectos ó reponerlos: en tercer lugar, los efectos y alimentos de la tripulación de la nave que fuere detenida ó embargada por orden legítima ó fuerza insuperable estando ajustado el viaje por un tanto: en cuarto lugar, los gastos satisfechos por la nave para arribar á un puerto con el fin de reparar su casco ó arreos, ó para adquirir provisiones: en quinto lugar, el menor valor producido por los géneros vendidos por el capitán en una arribada forzosa para pago de alimentos y salvamento de la tripulación, ó para subvenir á cualquiera otra de las necesidades que puedan ocurrir al buque: en sexto lugar, los salarios y alimentos de la tripulación mientras esté la nave en cuarentena: en sétimo lugar, el daño que el buque ó su cargamento experimenten por el choque ó amarramiento casual é inevitable con otro: en octavo lugar, cualquier perjuicio que resulte al cargamento por descuido, faltas, ó baraterías del capitán ó de la tripulación: en noveno lugar, cuantos gastos y perjuicios se originen al buque ó al cargamento que no redunden en beneficio y utilidad comun de todos los interesados en el buque ó en la carga.

C. 354.

En caso de avería de esta segunda clase, se observará el principio de derecho comun segun el cual se soportarán los gastos ó daños recibidos por el propietario de la cosa que los ocasionare, salvo el caso de abordaje ó de baraterías, en que el propietario puede repetir con-

un el capitán o los causantes del menoscabo.

Las averías de la tercera clase, son los gastos y daños que deliberadamente se causen en la nave ó su cargamento para salvarlos de un riesgo efectivo y conocido, y comprenden: 1.º los efectos ó dineros que se entreguen por vía de composicion para rescatar la nave ó el cargamento apresados por enemigos ó piratas: 2.º las cosas que se arrojen al mar para aligerar la nave, bien pertenezcan al cargamento, bien al buque, ó ya á la tripulacion; y tambien el daño que sufran por esta operacion las que se conserven en la nave: 3.º los mástiles que de propósito se rompan ó inutilicen: 4.º los cables que se corten y las áncoras que se abandonen para salvar al buque de tempestad ó ataque de enemigos: 5.º los gastos de alijo ó trasbordo de parte del cargamento, para aligerar el buque y ponerlo en estado de tomar puerto ó rada, á fin de salvarlo de riesgo de mar ó de enemigos, é igualmente el perjuicio que por ello reporten los efectos alijados ó trasbordados: 6.º el daño que se ocasione á algunos efectos del cargamento de resultas de haber hecho de propósito alguna abertura en el buque para desaguarlo y preservarlo de zozobrar: 7.º los gastos que se hagan para poner á flote una nave que de propósito se hubiere hecho encallar con objeto de salvarla de los propios riesgos: 8.º el daño inferido á la nave que fué necesario abrir, romper ó agujerear de propósito para

extraer y salvar los efectos que compusieran su cargamento: 9.º la curación de los hombres de mar que hayan resultado heridos o estropeados en defensa de la nave, y los alimentos de estos mientras estén dolientes por esta causa: 10.º los salarios que devengue cualquier hombre de mar retenido en rehenes por enemigos o piarta, y los gastos necesarios que cause su prision, hasta restituirse al buqué ó á su domicilio, si no pudiere incorporarse con él: 11.º el salario y alimentos de los hombres de mar, cuando el fletamento estuviere ajustado por meses, mientras el buque permanece embargado ó detenido por orden ó fuerza insuperable, y tambien para reparar los daños á que deliberadamente se hubiese espuesto en provecho común: 12.º el menoscabo que resultare en el valor de los géneros que en caso de arribada forzosa hubiera sido necesario vender á bajo precio, para reparar el daño causado al buque por cualquier accidente reputado como averia gruesa.

Art. 957. Todas cuantas personas hubiese interesadas en el buque ó su cargamento al tiempo de ocurrir alguno de los accidentes calificados como averías gruesas, están obligadas á contribuir á su importe.

Pero para que esta contribucion proceda, necesarios son varios requisitos que concurran á probar debidamente que el daño inferido al buque ó á su cargamento, era necesario y ha-

la de redundar en beneficio de todos. De otra manera, ya se concibe qué número tan asombroso de fraudes, podían surgir de esta contribucion. Tócanos, pues, examinar cuáles son los requisitos exigidos. Y como quiera que la circunstancia que precede á las averías gruesas es el ánimo deliberado, según hemos podido observar, señalaremos como circunstancia primera para poder verificar la contribucion que *los daños procedan de deliberacion*. Pero no basta esto; posible seria una deliberacion fraudulenta y sin causa satisfactoria que la motivare, y hé aquí por qué colocamos como circunstancia segunda para exigir la contribucion, *que los daños tengan por objeto la salvacion de la nave ó del cargamento*. Una vez conocida la necesidad de sacrificar una parte en beneficio del todo, necesítase aun que esta determinacion traspase los límites exigidos de un simple convenio verbal, que nada probaria en último resultado para los interesados ausentes al tiempo del riesgo, y de aquí la tercera circunstancia indispensable para la contribucion, esto es, *forma legal de la determinacion*. Llenos ya estos requisitos, ninguna duda puede haber así acerca de la necesidad de sacrificar en pró de todos parte de la nave ó del cargamento, como de las formalidades que precedieron á este acto. Pero de nada sirven los mas grandes sacrificios, cuando son improductivos: inútil seria arrojar al mar parte del cargamento, cortar los cables, etc., si la nave no

dejó por eso de naufragar, y esta circunstancia de conseguir evitar el riesgo que amenazaba, la colocaremos como la última necesaria, para que la contribución tenga lugar.

Descendamos a los pormenores de estas circunstancias.

Que los daños ó los gastos sean efecto de deliberacion, es cosa tan necesaria, como que sin ella la avería gruesa no existe, se convierte en avería simple: los mástiles que *de propósito* se rompan ó inutilicen, serán una avería gruesa: los mástiles que se rompan por mala calidad de las maderas ó de resultas de una tormenta, serán una avería simple, á la que en modo alguno contribuirán los interesados en la nave y el cargamento.

No siempre es directo el daño que deliberadamente se causa al buque ó á la carga; casos hay en que á consecuencia de un daño directo, acaecen otros que podemos llamar indirectos, y que no por eso dejan de considerarse como averías gruesas, siempre que sean resultado necesario de los primeros; así acontece con los gastos de curacion y sustento de los hombres de mar heridos en defensa de la nave, los mismos gastos que se sufragan en caso de rehenes, etc., así como tambien los daños inferidos á una parte del cargamento al arrojar al mar otra, ó al abrir el buque para evitar la total pérdida, etc.

que la determinacion ha de constar. Naturalmente pertenece la iniciativa al capitan en todos los daños y gastos que tengan por objeto la salvacion comun; pero este nada puede por sí solo: es menester que consulte á los demás oficiales, y á los cargadores ó en su defecto á los sobrecargos. Ya se concibe que estos últimos ninguna objecion séria podrán hacer á las medidas propiamente facultativas; pero su presencia es conveniente al efecto de autorizar mas la conducta del capitan, y tanto es así, que omitiéndose consultar á los cargadores cuando se hallen presentes, quedarán exonerados de contribuir á la averia, recayendo sobre el capitan la parte que á estos correspondiera satisfacer, á menos que la urgencia del caso impidiese á aquel convocar la junta antes de tomar por sí disposicion alguna. Si en caso de consulta los cargadores ó sobrecargos se opusieren á las medidas propuestas por el capitan, ó por el piloto en su defecto para salvar la nave, el jefe superior de la misma podrá ejecutarlas bajo su responsabilidad, no obstante la contradiccion, quedando á salvo los perjudicados para hacer valer sus derechos ante el tribunal competente contra el capitan que hubiese procedido con dolo, ignorancia ó descuido.

Sea la que quiera la resolucion adoptada para sufragar los daños ó gastos, se estenderá motivada en el libro de navegacion, así como los votos que se hubieren dado en contrario y



los fundamentos en que se hubieran apoyado los votantes. Este acta se firmará por todos los concurrentes que sepan hacerlo, estendiéndose antes de proceder á la ejecucion de lo resuelto, si hubiere tiempo; y si no le hubiere, en el primer momento en que pueda verificarse. El capitan está obligado á entregar copia de la deliberacion á la autoridad judicial en negocios de comercio del primer puerto adonde arribe, afirmando bajo juramento que son ciertos los hechos en ella contenidos; procediendo, segun real decreto de abril de 1855, con igual formalidad respecto del Tribunal de Marina, á quien toca decidir de la culpabilidad ó inculpabilidad de la avería.

c. 941. Cuando haya de arrojarse al mar parte del cargamento se comenzará por las cosas mas pesadas y de menor valor, y en igualdad de circunstancias serán arrojadas primero las que se hallen en el primer puente, siguiendo el orden prescrito por el capitan de acuerdo con los oficiales de la nave.

c. 939. Si existiere alguna parte de cargamento sobre el combés esta será la primera que se arroje al mar, ya porque es la que mas compromete la suerte del buque en caso de naufragio, ya tambien porque su pérdida no dá lugar á

c. 940. contribucion. Esta última circunstancia nos hace creer que tambien deben arrojarse de los primeros los géneros que se trasporten sin conocimiento, puesto que en este caso los da-

los ó gastos que ocasionen no dan margen á contribucion.

Llegamos á la parte mas difícil en punto á averías que es la determinacion de *cuan*do son los gastos ó los daños necesarios para la salvacion comun. De propósito hemos dejado esta circunstancia para despues de la determinacion en forma legal, porque al tratar de la presente tenemos mayor número de datos para examinarla. Tan árdua es esta materia que cada pueblo ha impreso un sello particular en su legislacion acerca de ella, sin abordar por punto general la cuestion ni presentarla de una manera tan clara que aleje las interpretaciones arbitrarias de las partes. Nosotros, pues, no podemos dar aquí una regla general para todos los casos; los límites que separan los actos causados deliberadamente para la salvacion comun en los fortuitos son tan vagos que apenas se perciben. Un mismo hecho puede en ocasiones contribuir al interés de todos, y en ocasiones al de un solo individuo. Síguese de esto, que así de los casos particulares en que acontezcan los riesgos, como de la forma legal para determinar los que tienen que ser conjurados con medidas estremas, hemos de deducir los gastos y daños causados en pro de la generalidad, y los gastos y daños causados en pro del naviero ó de alguno de los cargadores. Terminaremos recomendando la lectura detenida de los accidentes reputados como averías gruesas; ella puede suministrarnos mucha

luz sobre este asunto, conocidos que no sean por otra parte los hechos particulares que se tratan de deslindar, y las circunstancias en que acaecieron.

Ultimamente, despues de ejecutado el daño ó gasto en la nave, ó en el cargamento, es menester *que cesen los peligros que amenazan* para . 357. que la contribucion se realice. Con efecto, la ley nos dice terminantemente que si la nave se perdiere á pesar de la echazon de una parte de su cargamento, cesará la obligacion de contribuir al importe de la avería gruesa, y los daños y pérdidas ocurridos se estimarán como avería simple ó particular, en que cada propietario soportará los menoscabos que sus efectos hubiesen sufrido. No importa para contribuir á la avería que despues de salvarla del riesgo que dió lugar á la contribucion se pierda por otro accidente ocurrido en el progreso del viaje; la obligacion de contribuir subsistirá para los efectos salvados del primer riesgo que se hubieren conservado despues de perdida la nave.

c. 945. Un caso particular existe en que no obstante de no causarse al buque ó al cargamento mismo el daño, para salvarlo procede la contribucion; esto sucede cuando habiendo varios buques anclados en un puerto ó rada se declarase incendio en alguno que se mandára echar á pique para que no se comunicase á las demás, ó cuando para impedir un abordaje casual se causase de propósito avería en las naves.

En contraposición existen casos en que no tiene lugar la contribucion, no obstante mediar todas las circunstancias señaladas como necesarias, estos casos son:

1.º Cuando recaiga la pérdida ó desmejora c. 940 sobre efectos trasportados sin los debidos conocimientos; sin que dejen por eso de contribuir en caso de salvarse, como todos los demás del cargamento.

2.º Cuando la echazon ó menoscabo cupiese c. 950 á las mercaderías cargadas en el combés, aunque tambien estarán sujetas á la contribucion de la avería si se salvarsen. Pero como pudiera suceder que los géneros se hubiesen colocado en el combés arbitrariamente y sin consentimiento de los cargadores, estos tienen derecho sucediendo así, á que el capitan y el fletante les respondan de los perjuicios de la echazon.

3.º Cuando el importe de la avería no llegue c. 960 á esceder á la centésima parte del valor comun de la nave y el cargamento.

## CAPITULO XVI.

Del modo de justipreciarse las averías gruesas.—Forma en que debe hacerse la repartieion de la avería gruesa entre las cosas que contribuyen.

El capitan, en su calidad de gefe de la nave c. 943. debe solicitar en el puerto de la descarga la justificacion de las pérdidas y gastos que constituyan la avería, así como tambien hacer efectivo c. 962. el repartimiento cuando proceda, siendo res-

pensible de la merosidad ó negligencia en este punto.

La antedicha justificacion se hará con citacion y audiencia instructiva de todos los interesados presentes ó de sus consignatarios. El reconocimiento, así como la liquidacion se verificará por peritos nombrados por el Tribunal de Comercio del puerto de la descarga siendo en territorio español, á propuesta de los interesados ó de sus representantes, ó bien de oficio si estos nó lo hicieren. Este nombramiento competirá al cónsul español ó á la autoridad judicial de comercio si no existiese cónsul, haciéndose la justificacion en país extranjero. Los peritos no pueden rehusar su nombramiento y antes de entrar en el ejercicio de sus funciones jurarán desempeñarlas fiel y legalmente. Los efectos perdidos ó menoscabados los justipreciarán del modo siguiente:

Las mercaderías segun el precio corriente que tendrian en el puerto de la descarga, con tal de que por los conocimientos consten sus especies y calidad respectiva: no siendo así se estará á lo que resulte de la factura de compra estendida en el punto de la expedicion, con mas el importe de los gastos y fletes causados posteriormente.

Sí las mercaderías solo hubiesen experimentado menoscabo, ó despues de echadas al mar se hubiesen recobrado aunque averiadas, se justipreciarán atendiendo á la despreciacion que por

accidente sufriesen en el puerto de la descarga, y que cuando sucediese el segundo supuesto, es decir, cuando se recobraren despues de arrojadas al mar se calculará sobre la citada despreciacion los gastos satisfechos para recobrarlas; y si se hubieren incluido en la masa comun de la avería antes de hacerse el recobro, dándose su importe á los propietarios, devolverán estos lo percibido, reteniendo lo que les corresponda por razon de desmejora y gastos.

Los palos cortados, velas, cables, y demás <sup>cosas</sup> aparejos que se inutilicen para salvar la nave, se justipreciarán por el valor que tuvieren cuando hubiere sucedido la avería, segun el estado de servicio en que se hallaren; y si el daño se hubiese inferido al casco del buque habrá que tenerse presente como consecuencia de lo espuesto, el estado en que se encontraba el mismo buque en la época de la catástrofe.

Hecha de esta manera la justipreciacion de los daños ó gastos causados por la avería, resta distribuir su importe con equidad entre las cosas que deben contribuir. Para ello importa ver no solo qué cosas son estas, sino tambien la manera de valorarlas, al efecto de que la distribucion obtenga la equidad exigida.

El buque y sus aparejos serán apreciados <sup>c. 937. y 938.</sup> segun el estado en que se hallen, con mas los fletes devengados en el viaje, deducidos los salarios del capitan y de la tripulacion.

Las mercaderías, que es otra de las cosas <sup>c. 937.</sup>

que contribuyen, se estimarán, no por el valor que tengan en el conocimiento, sino por el precio que alcancen en el puerto de la descarga, según inspección material de ellas.

Art. 938. Las mercaderías perdidas y en general todas las averías gruesas contribuyen, también, aunque sin más obligaciones de hacerlo en los riesgos posteriores, y su estimación se hará según el valor que se les haya considerado en la regulación de la avería.

Esta evaluación ha de practicarse por peritos nombrados, según queda indicado al tratar de la apreciación de la avería gruesa.

Art. 939. Están exentos, empero, de contribuir á la avería las municiones de boca y guerra de la nave, es decir, las consagradas inmediatamente á la defensa del buque ó al sustento de su tripulación; pero no las que se trasportaren accidentalmente; tampoco contribuirán las ropas y vestidos de uso del capitán, oficiales y tripulación que hubieren ya servido; y esta última circunstancia nos inclina á creer si estarán en la obligación de contribuir las que aun no se hubiesen estrenado: no contribuirán tampoco las ropas y vestidos del mismo género pertenecientes á los cargadores, sobrecargos y pasajeros que se hallen á bordo de la nave, siempre que el valor de los efectos de esta especie correspondientes á cada uno, no esceda á los de igual clase que el capitán salve de la contribución.

No expresa el Código si el capitán ó la tri-

putacion deben contribuir por sus salarios, así como tampoco si los pasajeros deben verificarlo por sus personas: respecto del primer punto las Ordenanzas de Bilbao los excluía terminantemente de contribuir, á escepcion de cuando la avería tenia por origen el rescate de dichos individuos. No mencionando nada de esto el Código, debe suponerse que los salarios nunca contribuyen. En cuanto á los pasajeros, segun las propias Ordenanzas, estaban obligados á contribuir á la avería por sus personas, aunque no se les ponía para ello tasa alguna. El Código al no hacer mencion de este particular parece conformarse con la ley de partidas, segun la cual: «si oviese y omes libres que non traxesen en el navio al, si non sus cuerpos, cuantos quier que sean non deven pagar ninguna cosa en pérdida del echamiento, por razon de sus personas; porque el ome libre non puede ni debe ser apreciado como las otras cosas» lo cual está en consonancia con las leyes rodias: *Corporum liberorum æstimationem nulam fieri posse*.

Apreciadas debidamente las cosas que contribuyen así como el importe de la avería, no restará mas que proratear la segunda cantidad entre la primera para averiguar el tanto á que cada uno está obligado á satisfacer. Esta reparticion proporcional entre todos los contribuyentes se ha de hacer por una persona nombrada espresamente por el tribunal que conozca de la liquidacion de la avería, pero sin que sea eje-



mutiva hasta que recaiga en ella la aprobacion del propio tribunal, el cual procederá para darla con audiencia instructiva de los interesados presentes ó de sus legitimos representantes.

Las partes, sin embargo, podrán prescindir del tribunal en la responsabilidad, liquidacion y pago de las averías, ya por medio de un arreglo amistoso, ya tambien por medio de convenios especiales preexistentes que se observarán puntualmente aun cuando difieran de las reglas establecidas.

Salvos estos convenios, el capitan, bajo su responsabilidad debe realizar el repartimiento: si los contribuyentes no satisfaciesen las cuotas respectivas dentro de los tres dias siguientes á la aprobacion del mismo, se procederá á solicitud del capitan contra los efectos salvados hasta hacerlas efectivas sobre sus productos, ó bien diferir la entrega de ellos si el interesado en recibirlos no diere fianzas de su valor.