MANUAL

DE

SEGUROS MARITIMOS.

NUEVO SISTEMA DE CLASIFICACION
Y APRECIACION DE LOS RIESGOS DE MAR, CASO FORTUITO
Y FUERZA MAYOR.
SIMPLIFICACION DE LOS CONTRATOS DE SEGUROS
EN BENEFICIO DE ASEGURADOS Y ASEGURADORES.

POR

D. JOSÉ MAS Y CLOTET,

Ex-sub-director de la antigua Compañía Española de seguros generales.
Fundador del Comité Central y de la Confederacion general
de reaseguros marítimos.

MADRID.
IMPRENTA DE MANUEL GALIANO,
Plaza de los Ministerios, 3.

1861.

MANUAL DE SEGUROS MARÍTIMOS.

MANUAL

DE

SEGUROS MARITIMOS.

NUEVO SISTEMA DE CLASIFICACION Y APRECIACION DE LOS RIESGOS DE MAR, CASO FORTUITO Y FUERZA MAYOR.—SIMPLIFICACION DE LOS CONTRATOS DE SEGUROS EN BENEFICIO DE ASEGURADOS Y ASEGURADORES.

POR

D. JOSÉ MAS Y CLOTET.

Ex-sub-director de la antigua Compañía Española de seguros generales. Fundador del Comité Central y de la Confederacion general de reaseguros marítimos.

MADRID,

IMPRENTA DE MANUEL GALIANO,

plaza de los Ministerios, 3.

1861.

Á LOS SEÑORES

DEL

COMITÉ CENTRAL DE SEGUROS

ENCARGADOS DEL EXÁMEN Y PUBLICACION

DEL

MANUAL DE SEGUROS MARÍTIMOS.

Excmo. Sr. D. Luis María Pastor, ex-ministro de Hacienda, presidente del Comité.

Sr. D. Félix de Bona, vocal del Comité y presidente de la seccion de Comercio de la Sociedad económica matritense.

Sr. D. Luis Mercader Sartorio, vocal del Comité y antiguo naviero en Manila.

Sr. D. José Finat, vocal del Comité y antiguo comerciante.

Sr. D. Joaquin María Sanromá, secretario general del Comité y catedrático de derecho internacional mercantil en la escuela superior de Comercio de Madrid.

Sr. D. Nicolás de Herrera, letrado consultor del Comité.

Sr. D. Andrés Mas y Perez, contador general del Comité y secretario de la primera seccion.

En testimonio de amistad,

José Mas y Clotet.

A LOS SEÑORES

DEL

COMITÉ CENTRAL DE SEGUROS

ENCARGADOS DEL REGALO Y PROTECTORES

DEL

MANUAL DE SEGUROS MARITIMOS

Excmo. Sr. D. Luis María Pastor, ex-ministro de Hacienda, presidente del Comité.

Sr. D. Nicasio de Ibora, vocal del Comité y presidente de la sección de Comercio de la Sociedad económica marítima.

Sr. D. Luis Mercadero Gutrono, vocal del Comité y antiguo navieros de Marina.

Sr. Ignacio Pinat, vocal del Comité y antiguo comerciante.

Sr. D. Joaquín María Sánchez, presidente general del Comité y colaborador de derecho internacional marítimo en la escuela superior de Comercio de Madrid.

Sr. D. Nicasio de Ibarra, letrado consultor del Comité.

Sr. D. Antonio Mas y Pérez, contador general del Comité y secretario de la primera sección.

En testimonio de amistad,

Juan Mas y Olivar.

INTRODUCCION.

Contamos treinta años de estudio y práctica en el negocio de SEGUROS MARÍTIMOS; primero en pólizas abiertas y corridas entre aseguradores particulares, despues en las de las Compañías generales, desde que se estableció la ESPAÑOLA en el año de 1841, y siempre buscando un libro ú obra nacional ó extranjera, que nos facilitase los datos más necesarios y convenientes para la contratacion de los seguros de esta clase, en cuanto á la estimacion de los riesgos ó sea el premio ó precio del seguro.

El *Vade-mecum* y el *Manual del asegurado*, publicados por A. Morel, el primero en Amberes en 1835 y el segundo en Paris en 1848, contienen noticias y datos muy útiles para los seguros marítimos.

Otros varios autores han ilustrado la materia, dedicándose unos á calcular y explicar los diferentes riesgos de la navegacion, relacionados con el seguro, y otros á analizar las costumbres y legislacion de varios países, sobre el resarcimiento, por medio del seguro, de las averías, naufragios y demás pérdidas por accidentes y riesgos de mar. Pero, entre esas obras tan útiles para la contrata-

cion de los seguros y el resarcimiento de las pérdidas, no hemos encontrado lo que, tanto tiempo hace estamos buscando sobre la estimacion de los riesgos : no hemos encontrado una *Instruccion general* que pueda servir de guia al asegurado y asegurador, para conocer el premio que tenga que pagar el primero, á fin de que el segundo le garantice toda clase de riesgos.

Algunas Compañías tienen tarifas impresas de premios; pero estos por lo general sólo comprenden los riesgos ordinarios : y como los extraordinarios son tantos y de tan diversas clases, contínuamente se encuentran, tanto el asegurado como el asegurador, en la necesidad de calcular el premio proporcionado á las condiciones y circunstancias del seguro : cálculo que requiere conocimientos especiales y datos y noticias de obras voluminosas, que no se obtienen sin grandes dispendios ni con la prontitud que reclama la contratacion de los seguros.

Este ha sido uno de los principales motivos que nos han impulsado á escribir el MANUAL DE SEGUROS MARÍTIMOS. Á ello nos han invitado, por una parte, varios aseguradores y asegurados, y por otra, la necesidad de desarrollar los reaseguros de los excedentes de máximum de las Compañías, en los grandes seguros, de acuerdo con la circular publicada por nuestro Comité central en Enero de 1860.

Vamos, pues, á publicar dicho MANUAL, á fin de presentar á los aseguradores y asegurados una obra en la cual puedan consultar los datos más necesarios para la contra-

tacion de esta clase de seguros, que forman uno de los ramos más importantes del comercio.

Para facilitar de esta manera dicha contratacion y los medios de reasegurar aquellos seguros que se contraten con arreglo y sujecion á este MANUAL, lo dividirémos en la siguiente forma:

PRIMERA PARTE. Contendrá los elementos de que se compone el seguro: reaseguro, premio, tarifas y póliza, y una reforma que proponemos para que todas las Compañías adopten más adelante una sola póliza y tarifa generales á fin de que eviten competencias ruinosas, y se facilite el reaseguro de los excedentes de máximum.

SEGUNDA PARTE. Contendrá la clasificacion y estimacion de todos los riesgos ordinarios y extraordinarios, marcando los casos en que se tendrá que aplicar el premio de tarifa ordinaria y los de las tarifas especiales de aumentos y rebajas, segun las circunstancias y condiciones de cada seguro. Contendrá tambien las reformas que creemos necesarias para la mejor contratacion de los seguros.

Estas reformas abrazarán los puntos siguientes:

I. Cotizacion de buque puesta en el conocimiento de embarque.

II. Seguro con anticipacion á los riesgos, ó condicion en la póliza de *no responder de los riesgos que hubiesen empezado á correr antes de la fecha del seguro.*

III. Valores figurados en el seguro.

IV. Derecho en el estorno de premio.

V. Derecho de póliza.

VI. Arancel de corretajes.

Igualmente contendrá el reglamento general para la contratacion de los seguros.

Más adelante publicarémos los trabajos, que ya tenemos algun tanto adelantados, para un *Repertorio geográfico* de los principales puertos de las cinco partes del mundo; al cual corresponderá un *Planisferio marítimo* con su explicacion, para poder calcular la distancia de cada viaje ó de un puerto á otro, y demás datos geográficos necesarios para la mejor contratacion de los seguros marítimos, y tambien para los casos en que ocurran siniestros. De este último particular pensamos ocuparnos tambien más adelante, publicando un TRATADO DE RESARCIMIENTOS ó MANUAL DE LIQUIDACIONES que formará el complemento del DE SEGUROS MARÍTIMOS, y contendrá varios modelos de liquidacion de averías, naufragios y abandonos, fundado todo en las disposiciones del Código de Comercio, condiciones de la póliza, y mejores prácticas de *verdad sabida* y *buena fe guardada*.

MANUAL

DE

SEGUROS MARITIMOS.

PRIMERA PARTE.

DEL SEGURO MARÍTIMO EN GENERAL Y ELEMENTOS QUE LO COMPONEN.

CAPITULO PRIMERO.

EL SEGURO.

Los inmensos capitales que el comercio marítimo invierte en buques y cargamentos, corren riesgos de varias clases que los aseguradores garantizan por medio de un contrato llamado PÓLIZA DE SEGURO, con la cual se obligan á pagar ó resarcir las pérdidas que ocurran por accidente de mar ó caso fortuito, mediante una cantidad que préviamente reciben con el nombre de *premio ó prima*, cuya cantidad representa el precio ó costo de los riesgos que garantizan.

Los individuos en particular no pueden correr por sí mismos los azares de la mar, ni los de las diferencias internacionales, á menos que fuesen sobradamente ricos ó tuviesen una osadía que rayase en la temeridad. Aún así, el crédito de tales sujetos se resentiria de lo arriesgado de sus empresas marítimas.

Antiguamente cada buque que se perdia solia ocasionar la quiebra de su dueño. Ahora, cuando se pierde un buque, el seguro tiene ya pre-

parado el capital para otro buque nuevo. A esto se debe indudablemente el aumento que va tomando la marina mercante, que, surcando los mares en todas direcciones, lleva lo que sobra de unas partes á otras que les falta, repartiendo de este modo los dones de la naturaleza para el bienestar de la humanidad.

Antes de que se desarrollase el sistema de los seguros y con él el comercio marítimo, muchos países han sufrido la miseria, por la pérdida de sus cosechas ó esterilidad de sus terrenos; hallándose ahora en la abundancia, porque reciben toda clase de alimentos, semillas y hasta el guano y la fosforita para mejorar sus tierras. Todo se lo proporciona el comercio, cambiándolo por los productos de la industria de esos mismos países, con cuyo cambio se introducen en ellos, cada vez más, el trato y la civilizacion.

Negar las ventajas del sistema de seguros, dice Morel, seria negar la luz. Los economistas y legisladores han visto siempre en él la fuente del poder comercial, y como consecuencia precisa, la del poder de las naciones. Lo mismo que las letras de cambio, los seguros contribuyen á facilitar los negocios; los unos son á la moneda, lo que los otros al sistema mercantil propiamente dicho. Nacidas ambas instituciones de la civilizacion, las dos patentizan la marcha progresiva de la humanidad, revelan el ingenio del hombre y le hacen comprender su dignidad y poder. No hay duda que este poder no será capaz de oponerse á los decretos de la Providencia que manda los elementos; pero está reservado á la noble institucion del sistema de seguros, el atenuar su violencia y los perjuicios que de ella resultan.

Bien decia un famoso orador del gobierno francés, maravillado de la utilidad y de lo grandioso del sistema de los seguros, cuando, en un momento de inspiracion, exclamaba en la sesion de 8 de Setiembre de 1807:

«Apareció el sistema de seguros; consultó las estaciones; dirigió sus miradas al mar; interrogó á este terrible elemento; juzgó su inconstancia; presintió los temporales; expió la política; reconoció los puertos y costas de ambos mundos; todo lo sometió á sábios cálculos, á teorías aproximadas, y dijo al comerciante hábil, al intrépido naviero: «en verdad que hay desastres que la humanidad no puede menos de llorar;

»pero, en cuanto á vuestra fortuna, id, surcad los mares, desplegad »vuestra actividad y vuestra industria. Yo me hago cargo de vuestros »riesgos.»

Desde entonces puede decirse que las cinco partes del mundo se enlazaron entre sí. Compárense las grandes expediciones que se hacen en el dia á los mares del Pacífico y otros puntos remotos, con las que se hacian en otros tiempos, y no podrá menos de reconocerse, que es debido al sistema de los seguros, á esa gran palanca que desarrolla el comercio marítimo con un ejército de buques cada vez mayor, ostentando la bandera de todas las naciones, pero la bandera del comercio, destinada á conquistar la paz y fraternidad en todo el mundo.

La contratacion de los seguros marítimos está sujeta á las prescripciones que establece el Código de Comercio, y á las condiciones de la póliza que se estipulen de buena fe, entre asegurador y asegurado.

«La buena fe, dice Boulay-Paty, debe reinar siempre en los contratos de seguros, basándolos en la equidad, y procurando evitar toda clase de sutilezas. Todos los contratos deben observarse fielmente; pero los de los seguros, sobre todo, deben ser sagrados.»

Nosotros profesamos las mismas ideas, pero debemos añadir que, en los contratos de seguros, debe haber tambien mucha prevision, para evitar dudas y disgustos en la liquidacion de siniestros. Este es otro de los principales motivos que nos han impulsado á escribir este MANUAL, consignando en él las reglas que más conviene observar en la contratacion de seguros, tanto á los aseguradores como á los asegurados, para que se conserve la buena fe, tan necesaria en esta clase de operaciones.

En los seguros marítimos se tiene muy en cuenta la locucion forense de *verdad sabida*, *buena fe guardada;* pero esto más bien es aplicable á la liquidacion de siniestros que á la contratacion de seguros; y de consiguiente nos ocuparémos de ello con más extension en el MANUAL DE LIQUIDACIONES, que tratamos de publicar más adelante. Sin embargo, dirémos sobre la contratacion de seguros, que por lo general se hacen más de *buena fe* que con la *verdad sabida;* pues así como el asegurador ignora las más de las veces el verdadero valor de la carga ó del buque que asegura y se compromete á pagar en caso de pérdida, y así

como hay otras muchas cosas que tiene que dejar á la buena fe, así tambien el asegurado ignora en muchos casos las consecuencias de las condiciones de la póliza que acepta, sin haberlas estudiado detenidamente ó sin estar bien enterado de los resultados que podrán tener en la liquidacion de un siniestro. Muchas veces sucede que el asegurado cree de buena fe que está garantizado con la póliza para ser indemnizado en caso de pérdida, y sin embargo, la liquidacion no da resarcimiento por la deduccion de franquicia, ó porque haya ocurrido alguna circunstancia en el siniestro, cuyo riesgo esté exceptuado en la póliza. Pongamos un ejemplo·

Los cereales, el bacalao y otros artículos, se aseguran por lo general libres de avería simple condicional. Durante el viaje, ocurre que el buque descubre una vía de agua, por cualquier motivo que no sea el de naufragio, varamiento ó choque. La vía de agua alcanza una parte, por pequeña que sea, de dicha clase de carga asegurada; la parte mojada fermenta con facilidad, alcanzando otra parte mayor, y á veces hasta el todo, si la navegacion es larga. De modo, que puede haber hasta una pérdida total para el asegurado, sin que el seguro tenga que hacer resarcimiento alguno. Por el contrario, si la vía de agua que el buque haya descubierto, ha sido por naufragio, varamiento ó choque, entonces la pérdida de la carga mojada, y hasta la ocasionada por la fermentacion por dicha causa, es de cargo del asegurador.

Todo esto lo saben algunos asegurados, por lo frecuentes que son esta clase de pérdidas; pero, como sobre ellas ha habido dudas y reclamaciones que no han tenido resarcimiento, hemos puesto el ejemplo citado á fin de evitar dichas reclamaciones, que no producen más que disgustos y gastos inútiles á los asegurados y aseguradores.

Antiguamente los seguros empezaron á contratarse abriendo una póliza que firmaba un comerciante, garantizando una parte del valor de un buque ó de su carga; y en seguida se corria dicha póliza entre otros comerciantes que la firmaban tambien, expresando la cantidad que garantizaba cada uno hasta completar el todo del valor que el dueño del buque ó cargador deseaban se les garantizase.

Nosotros hemos alcanzado aún esa costumbre; pues, si bien tenemos noticia de que hubo en España alguna Compañía de seguros hace muchos años, no obstante, los seguros en *póliza abierta* continúan todavía en

algunos puntos, aunque pocos, desde que se establecieron las Compañías anónimas, que son sin duda las que más han desarrollado el sistema de seguros.

Compañías de Seguros marítimos.—En el dia no hay puerto español de alguna importancia que no tenga Compañía de Seguros ó representantes autorizados para asegurar por cuenta de varias Compañías establecidas en diferentes puntos, y particularmente de las centrales de esta córte, entre las cuales figura en primera línea la *General Española* por su antigüedad y el buen crédito que goza, desde su creacion en el año de 1841.

Algunos años despues se crearon en Madrid las Compañías *Alianza*, *Ancora* y el *Iris*, las cuales se pusieron en liquidacion en el año de 1848. Despues se creó la *Union* y hace poco el *Lloyd Español;* aunque este último, en vez de Compañía *anónima* como las demás, es una de aquellas que el Código de Comercio califica con el nombre de *Cuenta en participacion.*

Algunos han creido que Madrid no es el punto más á propósito para Compañías de Seguros marítimos; y hasta hubo quien al principio llamó á sus fundadores *marinos de agua dulce*, como sucedió tambien en Francia con los que las establecieron en Paris. No obstante, la experiencia ha demostrado que tanto Paris como Madrid, aunque estén situados léjos del mar, pueden sostener Compañías de Seguros marítimos que den tan buenos resultados como las establecidas en los puertos, sobre todo desde que el vapor y la electricidad han acortado las distancias.

En Barcelona hay varias Compañías de Seguros. No hace mucho tiempo se decia que eran demasiadas en proporcion al comercio de aquella plaza, atribuyendo á esta circunstancia la crísis porque han pasado en estos últimos años. Esta crísis ocasionó la liquidacion de algunas de ellas; pero nosotros creemos que fué más bien resultado de la competencia ruinosa que se hicieron, y acaso tambien de que alguna de ellas se dedicara á otras especulaciones agenas á los seguros, ó trabajara en estos sin los conocimientos ó prevision necesarios. Aunque sean varias las Compañías allí establecidas, creemos que todas pueden subsistir y hacer un negocio regular si procuran recibir el premio

de los seguros proporcionado á los riesgos que garanticen y á la recompensa de su capital y trabajo; cuyos buenos principios parece que quieren seguir en lo sucesivo, como así lo indica el haberse reunido en un Comité las cuatro más antiguas tituladas *Barcelonesa*, *Catalana*, *Ibérica* y *Áncora*, y en otro las cuatro tituladas *Naviera*, *Salvadora*, *Cabotaje* y *Aseguradora*. De esta manera han constituido dos centros de unidad para las operaciones sucesivas; y es de esperar que no tarden en seguir su ejemplo las demás que no han liquidado ni formado parte de dichos comités.

En Valencia, Málaga, Cádiz, Coruña, Santander, Bilbao, Palma de Mallorca, Habana y Manila, ha habido y subsisten aún Compañías españolas de Seguros, aunque la mayor parte de ellas son locales ó limitan sus operaciones al comercio marítimo de su plaza. Una parte de dichas Compañías son anónimas, y la otra, más bien que Compañías, son centros de aseguradores, como sucede con el *Lloyd Gaditano*, fundado á imitacion del de Lóndres.

La fundacion de *Lloyds* en España se ha desarrollado bastante de algunos años á esta parte, aunque con variedad de condiciones. Además de los citados *Lloyd Español* y *Gaditano*, hay el *Lloyd Catalan*, el *Barcelonés* y el *Vascongado*, y próximo á establecerse otro, que en vez de aumentar la competencia, parece que limitará sus operaciones á los excedentes de máximum de la CONFEDERACION DE REASEGUROS que tenemos anunciada, si las Compañías que formen dicha confederacion no reuniesen un máximum suficiente para garantizar todo el valor de un buque de los de más cabida, incluso el de su cargamento.

Hemos indicado en la introduccion de este MANUAL que en él analizarémos toda clase de riesgos ó á lo menos los principales que garantice el seguro; y habiendo indicado tambien que nuestro objeto es procurar la mejora en el negocio de seguros marítimos, en beneficio de aseguradores y asegurados, esto último nos impone dos deberes en este momento. El primero consiste en analizar la más ó menos garantía que cada Compañía de seguros pueda ofrecer al comercio marítimo. El segundo en hacer este trabajo con la prudencia necesaria para que no se vea en nosotros parcialidad, por la circunstancia de haber formado parte de la administracion de una de las citadas Compañías durante muchos años.

Creemos cumplir con ambos deberes, recordando que todas las Compañías constituidas con escritura pública, tienen obligacion de presentar en el registro público de su provincia, una copia de aquel documento que ha de contener sus estatutos y en ellos la clase de garantías, tanto respecto al capital como á la administracion de las mismas. De consiguiente, el comerciante que desee conocer la clase de garantías de cada Compañía, no tiene más que acudir al citado registro público, pues este es el objeto que se ha propuesto la ley.

La buena garantía de los *Lloyds* ó Compañías de cuenta en participacion que no están sujetos á la ley de Sociedades anónimas, depende de la que tengan la persona ó personas que firmen la póliza como aseguradores, y de que la responsabilidad sea solidaria ó sin mancomunidad.

Los comerciantes, por lo general, no suelen fijarse mucho en la garantía de los aseguradores; pues hemos visto á muchos de ellos que sólo van á las Compañías que tienen los premios más baratos, sin reparar que cuando el premio no compensa los riesgos que el asegurador garantiza, la garantía de tales aseguradores no puede ser buena. Y ¡cómo puede serlo cuando entonces las mismas Compañías hacen público que tienen malos administradores, puesto que aseguran por un premio inferior al correspondiente á los riesgos de que se hacen cargo! Esto no puede menos de tener tarde ó temprano un fatal resultado para aseguradores y asegurados.

CAPITULO II.

EL REASEGURO.

El aumento que va teniendo la marina mercante, y principalmente la tendencia que se nota, de algunos años á esta parte, á construir buques de mucha cabida, para facilitar el trasporte de los artículos de gran consumo y tambien el de los pasajes, ha venido á reclamar el sistema de los *reaseguros* entre las Compañías aseguradoras; porque el valor de uno solo de esos grandes buques, que cuenta á miles sus toneladas, unido al de su inmenso cargamento, forma un capital de tanta consideracion en un mismo riesgo, que no es prudente garantizarlo todo en una sola Compañía, ni que esta tenga un máximum tan elevado, que un solo siniestro pudiera ocasionar su ruina.

Si no se tuviese esta prevision, el negocio de esos grandes seguros se convertiria en un juego demasiado expuesto á los azares de la suerte para los aseguradores, y de poca garantía para los asegurados.

Las Compañías antiguas y experimentadas no admiten, en un solo riesgo, seguros de cantidad que exceda de su máximum proporcionado á su capital de garantía, y al importe de los premios que forman la compensacion de riesgos, segun el número ó extension de sus operaciones.

Las Compañías modernas que aún no han tenido tiempo suficiente para formar su *estadística de siniestros*, suelen tener un máximum desproporcionado. No obstante, todas las Compañías previsoras van conociendo la conveniencia del reaseguro en los riesgos de un gran capital, y procuran *reasegurarse unas á otras*, cediéndose el excedente del máximum que cada una tiene fijado; ó bien los mismos navieros y cargadores, *dividen directamente los grandes seguros*, entre varias Compañías aseguradoras.

Si bien cualquiera de estos dos sistemas satisface la necesidad de la prevision en esta clase de grandes seguros, no obstante ambos ofrecen en el dia muchas dificultades.

Estas consisten principalmente:

1.° En las diferencias que suele haber entre las condiciones de las pólizas de varias Compañías, en sus tarifas y modo de apreciar los aumentos ó rebajas de premio, segun las circunstancias de cada seguro y de los riesgos que se hayan de garantizar.

2.° En el modo diferente con que cada una suele liquidar los siniestros.

3.° En la distancia que separa la localidad de varias Compañías establecidas en diferentes puntos para el cobro de los premios del seguro ó reaseguro.

4.° En el pago de siniestros y multiplicacion de los documentos que justifiquen las pérdidas por naufragio, averías y demás casos que den lugar á resarcimiento.

En la circular que nuestro Comité central pasó en 16 de Enero de 1860 á las Compañías aseguradoras y comercio marítimo (véase al final de la segunda parte, documento núm. 1), y en la Memoria, que el mismo escribió despues, se hizo presente que la mira principal del establecimien-

to de dicho Comité se encaminaba á procurar la mejora del negocio de seguros marítimos, que en tan mal estado se hallaba entonces por la competencia mal entendida y ruinosa que se hacian las Compañías nacionales y extranjeras, y á vencer las citadas dificultades que ofrecia el reaseguro ó seguro directo de un gran capital.

Desde entonces, nuestro citado Comité no ha cesado en el trabajo de hacer conocer á las Compañías y al comercio, la conveniencia para todos de adoptar *una sola póliza*, á lo menos para los grandes seguros que reclamen el reaseguro; *unas mismas tarifas* con la Instruccion que contenga reglas fijas para los aumentos ó rebajas de premios, segun las condiciones de cada seguro y riesgos que hayan de garantizarse, y *un sistema uniforme para liquidar los siniestros*, con arreglo á las condiciones de la póliza, al Código de Comercio y á las mejores prácticas y costumbres de verdad sabida y buena fe guardada.

Al mismo tiempo el Comité formó el proyecto de establecer una CONFEDERACION DE REASEGUROS, con una oficina central, en Madrid ó en otro punto, para facilitar la economía en el trabajo de la suscricion de seguros y reaseguros, y mayor garantía para los asegurados; supuesto que en dicho proyecto se establece, que además de la garantía del capital de todas las Compañías que formen la Confederacion, la mayor parte de los premios, y en particular los de los grandes seguros, han de quedar en depósito para el pronto pago de los siniestros, hasta que se vayan extinguiendo ó liquidando los riesgos y responsabilidad garantizados.

CAPITULO III.

PREMIO, TARIFA Y PÓLIZA DEL SEGURO.

Para calcular el tanto del PREMIO segun los riesgos que el seguro garantice, debe tenerse presente, que son muchas las circunstancias que pueden determinar el fenómeno de que una navegacion peligrosa tenga un feliz resultado, y otra de pocos riesgos, un resultado desastroso. Todas estas cosas son accidentales y reclaman mucha observacion y experiencia.

«Los seguros, dice Emerigon, exigen mucha destreza. El asegurador debe saber hacer el análisis de los azares; poseer la ciencia del cálculo

de probabilidades; preveer los escollos y peligros del mar, y los de la mala fe; no perder de vista los casos insólitos y extraordinarios; combinar el todo, compararlo con el costo de la prima, y juzgar cuál será el resultado del conjunto.»

Algunas veces, la competencia mal entendida entre las Compañías aseguradoras, ha llevado á estas á asegurar sin cálculo ni prevision; estableciendo agencias en varios puntos sin los conocimientos necesarios; admitiendo pólizas y tarifas sin haber hecho antes el debido análisis; y han llegado hasta el punto de asegurar, al mismo premio, un buque viejo y malo, que otro nuevo y bien construido; lo mismo en verano que en invierno, en equinoccio que en buena estacion; lo mismo con franquicias que sin ellas.

Tal era el desórden con que operaban varias Compañías á últimos del año de 1859, cuando, para evitar los males de tan desastrosa competencia, nuestro Comité central dió la voz de alerta con su citada circular de 16 de Enero de 1860, advirtiendo á todas las Compañías españolas y al comercio, el peligro que corria el negocio de seguros marítimos y con él la fortuna de un gran número de familias, é indicando al mismo tiempo algunas de las disposiciones que convenia adoptar para mejora del negocio, en beneficio de aseguradores y asegurados.

Afortunadamente, á mediados del mismo año, se logró que ocho Compañías de las principales de Barcelona se reuniesen en dos Comités locales, para mejorar las condiciones de la póliza y tarifas, y adoptar otras medidas que evitasen la ruina que las amenazaba.

Las tarifas que tienen varias Compañías de seguros, indican el premio correspondiente segun las distancias del viaje ó tiempo que haya de durar el seguro, los mares, costas, barras y puertos más ó menos peligrosos; pero considerando que los riesgos se han de correr en buen buque, con buen capitan, buena estacion, carga marinera y bien estivada, debajo de cubierta y que todas las demás circunstancias del seguro no presenten más riesgos que los ordinarios, y con las condiciones tambien ordinarias ó impresas en la póliza adoptada y de acuerdo con las tarifas.

En los premios de dichas tarifas, suelen estar incluidos el *tanto de cor-*

retaje que abona el asegurador y la *ganancia* que recompense el trabajo y capital que garantiza el seguro.

Algunas de dichas tarifas van acompañadas de *notas* que indican el aumento de premio que corresponde, cuando el buque no es del todo bueno, el viaje en mala estacion, la carga muy pesada ó expuesta á deterioro, ó cuando el seguro presenta algun riesgo extraordinario de los más notables; pero, como los riesgos extraordinarios son tan numerosos y de tan diversas clases, ocurren continuamente casos que no están comprendidos ni en las tarifas, ni en sus notas. Por eso hay Compañías de seguros locales, como sucede en Lóndres, que no tienen tarifas impresas ó hacen poco uso de ellas, prefiriendo hacer el cálculo en cada seguro que se les presenta y aplicar el premio proporcionado á los riesgos que garantizan. Por lo general, dichas Compañías tienen los premios muy bajos, con el simple nombre de *premio;* pero en cambio exigen un derecho por la póliza, que sube en proporcion de toda clase de riesgos extraordinarios que ofrezca el seguro.

El sistema de asegurar sin tarifas es sin duda mejor, para operar con acierto, que el de atenerse sólo á las *ordinarias impresas y calculadas anticipadamente;* pues raro es el seguro que no presente alguna condicion que reclame aumento ó rebaja de premio, sobre aquel que pueda haberse fijado en la tarifa impresa ordinaria. Pero para asegurar sin tarifa, son indispensables muy vastos conocimientos y mucha práctica en el negocio de seguros marítimos. Preciso es tener las mejores obras que sobre ellos se han escrito, para poderlas consultar en casos de duda; lo cual sucede muy á menudo, pues como son muchas las cosas que conviene tener presentes para contratar un seguro, no es prudente fiarse de la memoria. Se debe tener además un buen diccionario geográfico universal, con mapas, cartas de navegacion y derroteros; registros universales y anuales de matrículas y cotizacion de buques; estadística de siniestros y otros varios datos, que si bien podrá llegar á reunir la Direccion de una Compañía, á fuerza de perseverancia en su deseo de operar con el mejor acierto posible, no será fácil que los tengan todos sus representantes ó agentes que hayan de operar en diferentes puntos.

En este caso, era preciso que dichas Compañías limitasen las atribuciones de sus agentes para ciertas operaciones, es decir, para los seguros de

viaje ó á término, que estuvieran comprendidos en las tarifas impresas con los aumentos ó rebajas de premios indicados en las notas de las mismas ó en las instrucciones que les fuera pasando la Direccion general.

Si se les presentaban seguros de riesgos ordinarios ó extraordinarios no comprendidos en las tarifas, notas ó instrucciones, tenian que consultar á la Direccion antes de admitir la responsabilidad definitiva del seguro; pues no debe olvidarse que los seguros á prima fija reclaman mucha prevision al tiempo de fijar el premio que haya de compensar los riesgos garantizados.

Si el premio no está proporcionado, se aleja el parroquiano cuando aquel es demasiado alto, y si por el contrario es demasiado bajo, se introduce la competencia mal entendida, en perjuicio del sistema de los seguros marítimos, tan bueno para los asegurados como para los aseguradores, cuando el premio que los primeros pagan está proporcionado á los riesgos que los segundos garantizan.

Las antiguas tarifas de la Compañía general Española y de otras Compañías señalaban dos premios diferentes para cada viaje, v. gr.: de Barcelona á Valencia, $^5/_8$ á $^5/_8$. El primero de dichos premios, ó sea el de $^5/_8$, era aplicable á los seguros que presentaban menos riesgos, y el segundo á los más peligrosos.

Las últimas tarifas impresas que se han publicado en España, formadas por los dos Comités locales establecidos en Barcelona á mediados de 1860, fuéron admitidas por las ocho Compañías aseguradoras principales de aquella plaza, que representan los dos Comités citados.

En las nuevas tarifas de las mencionadas ocho Compañías catalanas, no se señala más que un premio para cada viaje; pero, por notas y advertencias puestas á continuacion de dichas tarifas, se indican algunos casos en los cuales deberá aumentarse ó rebajarse el premio. Esto último es un adelanto en la impresion de tarifas. Sin embargo pueden ocurrir muchísimos otros casos que reclamen aumento ó rebaja de premio, y no estén comprendidos en dichas notas y advertencias.

Ahora bien: siendo el medio más justo y razonable de establecer los premios la aplicacion en cada caso particular de la suma proporcionada á todas las circunstancias favorables y desfavorables que concurren en el riesgo que se trate de asegurar ¿cuál de todos los sistemas que dejamos

indicados seria preferible? O por mejor decir ¿podria establecerse un sistema nuevo, diferente de los admitidos hasta el dia, *para fijar el premio de cada seguro en particular con gran probabilidad de exactitud*, y teniendo en cuenta todo ese cúmulo de datos y circunstancias, cuyo conocimiento no es fácil que reunan sino muy pocas personas y muy versadas y entendidas en este complicadísimo ramo?

Nosotros creemos que sí; y este es precisamente el objeto preferente que nos hemos propuesto en la redaccion de este MANUAL. Nos explicarémos.

Hemos visto que la base ó fundamento del seguro es la póliza, en la cual se establecen las condiciones del contrato, es decir, la clase de riesgos cuya indemnizacion se garantiza, las reglas generales y las excepciones que se han convenido para verificar la indemnizacion, el premio contratado y todas las demás circunstancias que fijan los derechos y las obligaciones á las cuales, en virtud de aquel contrato, se obligan el asegurado y el asegurador. Hemos visto tambien que, existiendo en cada caso una multitud de circunstancias que aumentan ó disminuyen el riesgo en un mismo viaje ó en un mismo espacio de tiempo empleado en la navegacios asegurada, para que haya exactitud y justicia en el tanto del premio, es indispensable, en cada seguro, tener presentes todas aquellas modificaciones que, en pro ó en contra, concurren para aumentar ó disminuir el riesgo que se va á correr; pero que la apreciacion de todas aquellas circunstancias exige tal cúmulo de conocimientos, de datos y de noticias esparcidos en diferentes obras voluminosas y de gran coste, que no es posible estén al alcance de todos los encargados por las Compañías de la realizacion de los seguros, ni tampoco de todos los navieros y cargadores ó asegurados. Dadas estas dos bases, creemos resuelto el problema por el medio que vamos á indicar.

CAPITULO IV.

REFORMA EN LA PÓLIZA Y TARIFAS.

Póliza general.—Cada Compañía deberia *convenir en una póliza*, y mucho mejor harian, para evitar competencias funestas y rivalidades per-

niciosas, en adoptar todas *una misma*, lo cual, para los reaseguros de excedentes de máximum, es indispensable.

Nuestro Comité se ocupa con atencion preferente en redactar una póliza con las condiciones más justas y equitativas; pero, mientras puede someter al juicio de las Compañías el resultado de su trabajo, acepta como base la última redactada por las Compañías catalanas en 1860, ó más bien la de la *Española*, que contiene casi las mismas cláusulas que aquella; pero con la ventaja de haberla dividido para mayor claridad en dos, una de seguros de buque y otra de los de carga.

Dichos documentos se hallarán al fin de la segunda parte con los números 2, 3 y 4.

Tarifa general de premios ordinarios.—Adoptada la póliza, deberia hacerse lo mismo con una *tarifa general*, que es otro de los trabajos en cuya redaccion se ocupa el Comité; pero, mientras se lleva á cabo, creemos que debe adoptarse la de las Compañías catalanas de que llevamos hecho mérito, en cuanto á los premios ordinarios (documento núm. 5), como base del premio del riesgo ordinario; es decir, del viaje ó del tiempo invertido en una navegacion determinada, suponiendo, por lo demás, regulares todas las condiciones de buque, capitan, carga, estiva, estaciones, mares, etc. etc. Pero, como todas ó varias de estas circunstancias son diferentes en cada caso, de aquí la necesidad de tener, además de la tarifa general, *otras dos adicionales* en las cuales se encuentren previstos y justipreciados todos los accidentes y circunstancias que puedan existir, ó á lo menos las principales ó más comunes, ya para *disminuir*, ya para *aumentar* el riesgo, y que por consiguiente exigen un recargo ó una rebaja proporcional del premio.

Tarifas especiales de aumentos y rebajas de premio.—Para formar estas tarifas especiales de aumentos y rebajas de premio, presentarémos recopilados y clasificados en la segunda parte y en pocas páginas, todos los datos, noticias y observaciones tomados de los mejores autores que se han ocupado en esta materia y del resultado de nuestra propia experiencia y estudio de treinta años, formando luego un índice especial de todos los casos que reclamen aumento de premio del señalado en la tarifa ge-

neral ordinaria, y otro índice, tambien especial, de los que reclamen rebaja. Estos dos índices especiales, formarán las tarifas adicionales ó extraordinarias que se hallarán al final de la segunda parte con los números 6 y 7.

Para realizar el seguro por este nuevo método, deberia exigirse de cada proponente, una proposicion expresando la edad, maderas, forro y clase de aparejos del buque, con su arqueo, matrícula y demás circunstancias; así como iguales pormenores de la carga y del viaje, para cuya más fácil redaccion, hemos formado los modelos (Documentos números 8 y 9). Hecha la proposicion del seguro en los términos indicados, y despues de conocido el premio señalado en la tarifa ordinaria, podrian consultarse, en los dos índices ó tarifas especiales antes citadas, cada una de las circunstancias expresadas; aplicando los aumentos y rebajas de premio que reclamen. Con esto resultaria el *premio definitivo*, proporcionado al riesgo garantizado.

Este sistema seria igualmente ventajoso al asegurado y al asegurador. El primero ganaria las ventajas *ó rebajas de premio* en toda clase de riesgos *más favorables* que los ordinarios, y el segundo, las de los *aumentos de premio en los riesgos más peligrosos*; apreciando de este modo, hasta el último quilate, las condiciones favorables y las adversas de cada seguro, compensándolas con el importe proporcional del premio.

Expuesta nuestra reforma, vamos á examinar y clasificar todos los datos, noticias, circunstancias y accidentes que puedan influir favorable ó adversamente en los seguros marítimos.

SEGUNDA PARTE.

CLASIFICACION Y ESTIMACION DE LOS RIESGOS EN LOS SEGUROS MARÍTIMOS.

CAPITULO PRIMERO.

DE LOS RIESGOS EN GENERAL.

1.ª CLASE. **Riesgos ordinarios.**—Hemos dicho en la primera parte, que los riesgos marítimos son de varias clases, más ó menos peligrosos segun las circunstancias de cada seguro. Así pues, cuando un seguro presenta todas sus condiciones y circunstancias ordinarias, su premio debe ser el señalado en la tarifa tambien ordinaria (Documento núm. 5), que hemos adoptado, y, á falta de ella, segun el cálculo que se haga de los riesgos ordinarios.

2.ª CLASE. **Riesgos menos peligrosos que los ordinarios.**—Las REBAJAS DE PREMIO son aplicables á los seguros que por alguna condicion ó circunstancia presenten riesgos menos peligrosos que los ordinarios, v. gr., buque nuevo y bien construido ó de clase sobresaliente, carga no expuesta á deterioro, y demás, segun la tarifa especial de rebajas de premio. (Documento núm. 6.)

3.ª CLASE. **Riesgos más peligrosos que los ordinarios.**—Los AUMENTOS Ó SOBRE PREMIOS son aplicables á los seguros que presentan riesgos más peligrosos que los ordinarios; v. gr., mala estacion, buque

malo, guerra, y demás, segun la tarifa especial de aumentos de premio. (Documento núm. 7.)

CAPITULO II.

RIESGOS DE MAR.

SECCION 1.ª Noticias de la buena ó mala estacion en diversos mares.

MARES BLANCO Y GLACIAL.

Buena estacion.—De Junio á Setiembre (dias largos).

Mala estacion.—De Setiembre á Junio.

De Octubre á Marzo la navegacion es imposible.

Épocas favorables de partida para allá.—Abril, Mayo y Junio.

Épocas favorables de salida de allá.—Junio, Julio y Agosto.

MARES DEL BÁLTICO, SUND, BELT Y DE CATTEGAT.

Buena estacion.—De Abril á Setiembre. En el golfo de Finlandia empieza en Mayo, en el de Botnia en Junio.

Mala estacion.—De Octubre á Marzo. Para el golfo de Finlandia de Octubre á Abril. Para el de Botnia de Octubre á Mayo.

Épocas favorables para ir á ellos.—De Abril á Agosto.

Épocas favorables para venir de ellos.—De Abril, Mayo ó Junio, á Setiembre, segun el punto de partida.

MARES DEL NORTE.—COSTAS DE NORUEGA.

Buena estacion.—De Abril á Setiembre.

Mala estacion.—De Octubre á Marzo.

Épocas favorables para ir y volver.—De Abril á Setiembre.

CANAL DE LA MANCHA Y PASO DE CALAIS.

Buena estacion.—De Abril á Setiembre.

Mala estacion.—De Octubre á Marzo

CANAL DE SAN JORGE Ó MAR DE IRLANDA.

Buena estacion.—De Abril á Setiembre.
Mala estacion.—De Octubre á Marzo.

ADRIÁTICO É ISLAS JÓNICAS.

Buena estacion.—De Abril á Setiembre.
Mala estacion.—De Octubre á Marzo.

ARCHIPIÉLAGO : COSTAS DE EGIPTO, DE SIRIA Y DE CHIPRE.

Buena estacion.—De Abril á Setiembre.
Mala estacion.—De Octubre á Marzo.

MAR NEGRO, DE MÁRMARA Y DE AZOF : ESTRECHO DE LOS DARDANELOS Y CANAL DE CONSTANTINOPLA.

Buena estacion.—De Abril á Setiembre.
Mala estacion.—De Octubre á Marzo.

AZORES (ISLAS DE LAS).

Buena estacion.—De Mayo á Setiembre.
Mala estacion.—De Octubre á Abril.

SENEGAL É ISLAS DE CABO-VERDE.

Buena estacion.—De Abril á Setiembre.
Mala estacion.—De Octubre á Marzo.
Épocas favorables de salida para allá.—Agosto, Setiembre, Octubre, Noviembre y Diciembre.
Épocas favorables de salida de allí para volver.—Febrero, Marzo, Abril y Setiembre.

COSTAS DE GUINEA.

Buena estacion.—De Octubre á Marzo.
Mala estacion.—De Abril á Setiembre.
Épocas favorables para ir allá.—Agosto, Setiembre y Octubre.
Épocas favorables de salida para volver.—Febrero, Marzo y Abril.

COSTAS DEL CABO DE BUENA-ESPERANZA.

Buena estacion. — Desde Octubre, pero sobre todo desde Enero á Marzo.

Mala estacion.—De Abril á Setiembre. La invernada se verifica de Mayo á Agosto. En la bahía de la Tabla, que baña la ciudad del Cabo, no se puede fondear, y los buques se refugian á Simons-Bay, en la falsa bahía.

Épocas favorables de salida para ir allá.—Julio, Agosto y Setiembre. Los meses de Octubre, Noviembre y Diciembre, más arriesgados para la salida, son más favorables en cuanto á las circunstancias probables de la llegada á las costas del Cabo.

Épocas favorables de salida para volver.— Febrero, Marzo y Abril. El mes de Setiembre no es tan favorable como estos, pero es mejor que los otros que no se mencionan.

ISLAS RODRIGO, MAURICIO Y BORBON.

Buena estacion.—De Octubre á Abril.

Mala estacion.—De Mayo á Octubre.

Épocas favorables de salida para ir. —De Marzo á Julio.

Épocas favorables de salida para volver.—Agosto, Setiembre y Octubre.

COSTAS DE MALABAR.

Buena estacion.—De Diciembre á Marzo.

Mala estacion.—Desde mediados de Abril á Noviembre.

Épocas favorables para ir.—De Setiembre á Enero.

Épocas favorables de salida para volver.—De Diciembre á Marzo.

COSTA DE COROMANDEL.

Buena estacion.—Febrero, Marzo, Junio, Julio, Agosto y Setiembre.

Mala estacion.—Octubre, Noviembre, Diciembre, Enero, Febrero, Abril y Mayo.

Épocas favorables de salida para allá.— Noviembre, Diciembre y Enero.

Épocas favorables para volver.—De Enero á Abril.

BENGALA. SUMATRA.

Buena estacion.—De Diciembre á Abril. En todas aquellas costas, Febrero es el mejor mes del año.

Mala estacion.—De Abril á Noviembre.

Épocas favorables para ir.—De Setiembre á Diciembre.

Épocas favorables para volver.—De Diciembre á Marzo.

JAVA.

Buena estacion.—De Abril á Octubre, monzon S. E.

Mala estacion.—De Octubre á Abril, monzon N. E.

Épocas favorables para ir allá.—De Abril á Diciembre, aunque la llegada se verifique durante la monzon N. E., cuando se sale en estas épocas; pero lo que debe considerarse como más importante en esta navegacion, es el paso del Cabo, y las épocas que se han fijado en él son las que prometen doblarle con más facilidad.

Épocas favorables de salida para volver.—De Diciembre á Marzo; pero el mejor mes es Febrero.

MARES DE CHINA, FILIPINAS.

Buena estacion.—De Noviembre ó Diciembre á Marzo ó Abril, monzon N. E.

Mala estacion.—De Abril á Noviembre, monzon S. E.

Épocas favorables de salida para ir.—De Agosto á Diciembre.

Épocas favorables de salida para volver.—De Noviembre á Marzo.

MARES DEL SUR, CHILE, COSTA O. DE LA AMÉRICA.

El viaje de ida debe especificarse antes de todo, porque es preciso doblar el cabo de Hornos antes de llegar á la costa.

Épocas favorables de salida para ir.—De Agosto á Diciembre.

Épocas favorables de salida para volver. De Noviembre á Marzo.

Callao.—El puerto de Lima, capital del Perú, es muy seguro, tanto por su posicion, como por el tiempo, siempre bonancible, arsenal y socorros de toda especie.

HUACHO, SANTA, PASAMAYO.

Pasamayo.—Radas abiertas en que se puede fondear cuando no hay mal tiempo, pero con mucha resaca : ninguna clase de socorro para reparar los buques.

Guayaquil.—Se encuentra á 28 leguas de la isla del Amortajado á Santa Clara, que está á la entrada del golfo de su nombre. Hay 14 leguas de golfo, en que es preciso navegar entre la costa del Perú y los bancos cercanos de la isla de la Puna. Este paso no es difícil cuando se conoce. En la isla de Puna se toma práctico para Guayaquil, á 14 leguas de distancia, en el rio de este nombre. El riesgo de Guayaquil, tanto para entrar como para salir, es mayor que los de la costa del Perú, sin ser sin embargo muy peligroso. En Guayaquil se encuentran los operarios y todos los elementos necesarios. La invernada principia en Diciembre.

De Guayaquil á Panamá hay diversos puertos ó radas; pero no frecuentados por nuestros buques de Europa. En la costa del Chocó, Panamá se halla situado en lo interior del golfo de este nombre, que está rodeado de muchas islas: el anclaje es seguro, y se encuentran socorros. Despues de Panamá entra Costa-Rica, costa poco frecuentada, á la que sin embargo acuden muchos buques franceses é ingleses á buscar azúcares, cueros, añil y arroz. Santa Arena, uno de los puertos de esta costa, en la buena estacion es una rada bastante segura: sigue despues toda la costa de Nicaragua y de Guatemala, cuyas radas de Realejo y Sansonate son muy poco seguras, sobre todo durante el invierno. Más al N. está el golfo de Tehuantepec, punto de socorros en aquella parte de la costa.

Los puertos del reino de Méjico, propiamente dicho, empiezan en Acapulco, uno de los principales adonde van los buques de Europa : es muy seguro y enteramente cerrado; se pueden obtener en él algunos socorros.

Más al N. está la rada de San Blas, en la cual no se puede permanecer de Noviembre á Abril, estacion de invierno. Era en otro tiempo un puerto militar de España, y se encuentran en él operarios y materiales.

A la entrada del golfo de Cortés ó de Californias, está Masattan ó Chiamettan, rada abierta, y cuyo fondeadero es muy seguro, pero el desembarcadero está bastante lejano : el invierno se siente menos allí que en San Blas.

Guaymas.—Se encuentra en la misma costa, más internado en el golfo, y á este puerto es adonde van los buques de la India á invernar. Por el otro lado de la Península hay diferentes radas, todas ellas sin abrigo; siguen despues todos los puertos de la alta y baja California, cuyas entradas son más ó menos dificultosas, y los buques que las recorren se ven muchas veces expuestos á grandes peligros.

La navegacion de la costa del N., ó sea al S. E. de la América, es muy peligrosa, sobre todo para los buques que van á hacer allí el comercio de peletería.

RIO DE LA PLATA.—BUENOS-AIRES.—MONTEVIDEO.

Buena estacion.—De Setiembre á Marzo, verano.

Mala estacion.—De Abril á Agosto, invierno.

Esta navegacion es muy peligrosa para los buques que calan más de 15 piés, y para los capitanes que no conocen el rio; pero la naturaleza de la carga permite correr los riesgos, porque, una vez concluidos los del rio, han concluido los mayores, á no ser que la llegada á nuestras costas se verifique en la mala estacion.

La escala á Montevideo es tambien un riesgo, sobre todo para los buques grandes que se ven precisados á quedar anclados á grande distancia de tierra, á causa de la poca profundidad del puerto. En el mes de Abril, suele haber ráfagas de viento muy violentas, y en Enero y Febrero con frecuencia muy fuertes tronadas.

Rara vez dejan de perderse por lo menos de 12 á 15 buques por año en la costa de Montevideo desde Castillos-Grandes hasta el cabo San Antonio. Las causas son las siguientes: 1.ª el ser la costa muy baja y las nieblas muy espesas y frecuentes: 2.ª la fuerza y direccion irregulares de las corrientes, que arrojan frecuentemente los buques contra el banco del Inglés, cuya aproximacion se conoce solamente por el color del fondo, y no por su profundidad: 3.ª los huracanes, que son muy violentos y baten contra la costa.

MARES DE LAS ANTILLAS.

Buena estacion.—De Noviembre á Junio.

Mala estacion.—De Julio á Octubre.

Épocas favorables para ir allá.—Febrero, Marzo, Abril, Octubre y Noviembre.

Épocas favorables de salida para volver.—De Febrero á Junio.

GOLFO DE MÉJICO.

Buena estacion.—De Abril á Julio.

Mala estacion.—De Agosto á Marzo.

Los huracanes reinan de Agosto á Setiembre.

Épocas favorables de salida para ir.—De Febrero á Mayo.

Épocas favorables para el regreso.—De Marzo á Julio.

La salida de los puertos situados al S. del golfo, puede verificarse con alguna ventaja hasta Setiembre.

La navegacion del golfo de Méjico es de las más arriesgadas, á causa de los efectos de las corrientes; de la dificultad de atracar á aquellas costas generalmente bajas y cubiertas de lagunas; de los escollos que se encuentran en muchos puntos; de la peligrosa entrada de los puertos; del poco abrigo que ofrecen á los buques los fondeaderos; de los huracanes que reinan de Agosto á Noviembre, y de las violentas ráfagas del N. al N. E. que se repiten con frecuencia durante todo el año, y sobre todo de Octubre á Marzo.

Los puertos de Veracruz y Tampico son funestos á los aseguradores.

SECCION 2.ª Noticias sobre la pesca.

1.ª CLASE. **Pesca de la ballena.**—Es imposible fijar una época favorable para esta navegacion, cuya duracion varía desde diez á treinta meses, segun es más ó menos productiva.

La pesca de la ballena se hace tanto al N. como al S., y en cada una de estas pescas se ven expuestos los buques á ser cogidos en el hielo, escollo el más terrible que puede encontrar la navegacion. Añádese á este riesgo el encontrarse en costas que no presentan ningun recurso, donde las tempestades son casi contínuas, el frio excesivo, y las noches muy largas.

Los riesgos más extraordinarios de esta navegacion se compensaban antiguamente con la excelente calidad de los buques, que eran de una construccion particular y muy sólida, así como los marineros que los tripulaban experimentados y aguerridos.

Pero en el dia, que todos los armadores quieren sacar provecho de este

ramo de industria, se trasforman en balleneros los buques más medianos; les falta gente; acosadas las ballenas por todos lados, en vez de mantenerse en alta mar, se refugian en las bahías más pequeñas, y obligan á los buques á perseguirlas en costas muy peligrosas.

2.ª CLASE. **Pesca del bacalao.**—Esta pesca, que se hace en las costas de Terranova, aunque peligrosa por sí misma, puede proporcionar beneficios al asegurador, á pesar de lo moderados que son los premios, de la tarifa ordinaria si tienen cuidado de interesarse solamente en buenos buques, que efectúen su salida desde Marzo hasta Junio, y que vuelvan directamente al puerto de su salida.

Es muy difícil calcular los riesgos de esta navegacion, cuando los buques están autorizados para hacer una porcion de escalas, que prolongan los riesgos hasta las peores estaciones.

Por lo mismo es muy prudente hacer una gran distincion entre estos dos casos, y establecer para cada uno de ellos un diferente *maximum*.

Buena estacion en Terranova.—De Mayo á Setiembre.

Mala estacion.—De Octubre á Abril.

Épocas favorables para ir allá.—De Marzo á Julio.

Épocas favorables para volver.—De Mayo á Julio.

3.ª CLASE. **Pesca en general.**—Los riesgos de pesca, además de los que son relativos á la ballena y al bacalao, son infinitamente más peligrosos á causa de la especie de buques y de la naturaleza del armamento de ellos; por eso los aseguradores no suelen suscribir estos riesgos sino para la buena arribada, sin tomar á cargo suyo los casos de avería.

SECCION 3.ª Circunstancias especiales de varios puertos peligrosos.

Reclaman *aumento* de premio proporcionado al riesgo que en cada uno se indica, en cuanto á escalas, estadias, trasbordos, y por salida ó entrada en viaje que no esté indicado en la tarifa ordinaria; y lo menos *doble* aumento del señalado por escala, estadia, trasbordo, ó cuarentena:

Alejandría (Egipto).—Tiene dos puertos, uno de ellos muy peligroso, y precisamente el único que pueden frecuentar los extranjeros.

Arkangel.—Puerto que sólo tiene 11 piés de profundidad, y un banco de arena muy peligroso.

Bayona.—Un buque que cale más de 12 piés de agua, entra en él con mucha dificultad, á causa de su mala barra, sujeta al mismo tiempo á variar de posicion.

Bilbao.—Tiene tambien una barra movible, que hace la entrada á Portugalete muy difícil y peligrosa para los buques que midan más de 200 toneladas.

Boulogne-sur-Mer.—Llegada difícil y peligrosa.

Borbon.—Isla que carece totalmente de puertos, que sólo tiene radas muy poco seguras que no ofrecen ningun abrigo; de modo que el menor chubasco ó mar de fondo obliga á hacerse á la mar, tanto más peligroso, cuanto los vientos tormentosos que reinan, hacen perecer en aquella costa un número considerable de buques.

Bremen.—Puerto de muy difícil acceso, y al cual no se pueden aproximar los buques de cierto porte. La entrada del Weser es muy peligrosa.

Brest.—Puerto magnífico, pero la entrada de su rada es muy peligrosa por estar rodeada de escollos.

Buenos-Aires.—A 50 leguas por cima de la embocadura del Rio de la Plata, es de difícil acceso para los buques que calen más de 12 piés de agua.

Caen.—De difícil acceso á causa de las rocas del Calvados, que ciñen la costa y que están á flor de agua.

Calcuta.—A 30 leguas de la embocadura del Haugli (uno de los ramales del Ganges), es de acceso peligroso, no sólo á causa de las dificultades que presenta la navegacion del rio, sino tambien por los bancos de arena movible que obstruyen la embocadura. En el mes de Agosto de 1833, época de la mala estacion, se perdieron totalmente seis buques ingleses en una sola tormenta, que ocasionó además otras muchas averías.

California (Costa de).—Peligrosa por las cerrazones, los vientos de O. y N. O. en el invierno, y la profundidad del mar cerca de la costa.

Cabo de Buena-Esperanza.—Acceso peligroso. (Véase lo dicho antes acerca de los riesgos de aquellas costas.)

Cette.—Entrada difícil en los malos tiempos, sobre todo cuando hay viento travesía.

Dunquerque.—Tiene dos bancos de arena que obstruyen la entrada, y que hacen el puerto de acceso difícil.

Fernanbuco.—De acceso difícil.

Granville.—Puerto de acceso muy difícil y de ningun abrigo, con el inconveniente de quedar en seco todas las mareas. El 12 de Enero de 1834 perecieron muchos buques en el puerto mismo, por efecto de una tormenta del S. E.

Guadalupe.—Isla expuesta á horrorosos huracanes, acompañados de temblores de tierra, avenidas, y mar de fondo; de sus tres puertos sólo el de Point á Pitre es el más seguro; los de Banc-Terre y del Moule no lo son en toda estacion.

Guayra (La).—Puerto de Colombia en el mar de las Antillas, poco seguro y ann peligroso.

Hamburgo.—A 20 leguas por cima de la embocadura del Elba, es de difícil y peligroso acceso, á causa de los bancos de arena que obstruyen la navegacion del rio y su embocadura.

Havre.—La entrada de este puerto es imposible en marea baja, difícil y peligrosa á pleamar, por la poca profundidad y la dureza del fondo, que hace muy peligrosas las varadas.

Honduras (Bahía ó golfo de).—Todos los puntos de este golfo son de un acceso muy difícil y excesivamente peligrosos; por cuya razon son en aquella costa muy frecuentes los naufragios.

Honfleur.—De difícil acceso, y sólo abordable á pleamar.

Lubeck.—No admite sino buques que calen menos de 10 piés de agua; los demás se ven precisados á alijar en la rada de Travermunde.

Madrás.—No tiene puerto; la rada es poco segura y de acceso difícil.

Manila.—Los tyfones (así llaman allí los torbellinos de viento que suelen reinar) arrojan con frecuencia los buques á la costa. El mes de Octubre es el más peligroso. Toda la monzon de S. E. de Junio á Octubre está sujeta á fuertes vientos llamados *collas.*

Marañon.—Entrada estrecha, é imposible sin el auxilio de un práctico; es muy difícil además el acceso á causa de las corrientes.

Messina.—Entrada estrecha y difícil, pero están en seguridad los buques.

Montevideo.—Los buques que calan más de 13 piés de agua, no pueden dar fondo en el puerto interior, y están sin abrigo en la rada, sobre todo en la mala estacion.

Nantes.—Puerto de acceso difícil y peligroso, á 14 leguas de la embocadura del Loira, obstruida tambien con bancos de arena.

Ostende.—De acceso difícil, inaccesible cuando no es pleamar.

Oporto.—De acceso muy difícil y peligroso.

Padang.—No tiene puerto para los buques grandes, y el fondeadero no es siempre seguro.

Para.—Puerto cuyo acceso es acaso el más arriesgado de todos.

Petersburgo (San).—Sobre el Neva.—No puede recibir sino buques pequeños: todas las cargas se hacen por medio de lanchas hasta Cronstadt.

Polinesia (Islas de la).—Los fondeaderos son casi siempre malos, y muy difícil el atracar á tierra.

Pondichery.—No tiene puerto; es una costa sin abrigo.

Realejo.—Sin puerto y mala rada durante la invernada de Mayo á Octubre.

Rio-Grande, ó Santo Petro de Rio Grande.—De acceso difícil y peligroso, á causa de una barra que obstruye la entrada del rio, y cuyo mejor fondo no excede de 12 ½ piés de agua.

Rouen.—De acceso difícil, á causa de los riesgos que presenta la navegacion del Sena, sobre todo para los buques que calan más de 10 piés de agua, á 30 leguas de su embocadura.

Saint-Ober.—Entrada difícil, á causa de los bancos de arena que se encuentran allí.

San Blas.—Rada poco segura de Mayo á Setiembre.

San Cárlos de Chiloe.—Entrada y salida difíciles, sobre todo en invierno, de Mayo á Octubre, tanto por el banco del Inglés, como por los fuertes vientos que reinan en dicha estacion en aquella costa.

Saint-Malo.—De acceso muy difícil; la entrada lo mismo que la rada están sembradas de bajos y de escollos; los buques quedan en seco en todas las mareas.

Sansonate.—Rada poco segura de Mayo á Setiembre.

Sevilla.—De acceso difícil, á causa de la barra de Sanlúcar y bancos que obstruyen el curso del Guadalquivir.

Stokolmo.—Inaccesible sin el auxilio de un práctico.

Sunderland.—Tiene una rada muy poco segura, en la cual deben detenerse los buques que calen más de 10 piés de agua, á causa de la barra que existe á la entrada del puerto.

Tampico (en el golfo de Méjico).—De acceso muy difícil para los buques que calen más de 10 piés de agua. Los buques además no tienen allí ningun abrigo, y están contínuamente expuestos á pérdidas totales.

Trieste (en el fondo del Adriático).—Es puerto en el cual no siempre están seguros los buques, y no está exento de riesgo el acceso.

Valparaiso.—Rada expuesta á los vientos del N. E. que reinan allí de Mayo á Setiembre.

Veracruz.—No sólo de acceso muy difícil y muy peligroso, sino que se ven muchas veces pérdidas totales en el mismo fondeadero, que es muy estrecho y sembrado de escollos.

Villanova de Portimao.—Entrada dificil, sobre todo para los buques que calen más de 10 piés de agua.

Yarmouth (Mar del Norte).—De acceso difícil y peligroso (1).

SECCION 4.ª De la buena ó mala estacion en buque de vela.

Para calcular si el seguro habrá de correr los riesgos en buena ó mala estacion, es necesario lo siguiente:

(*a*) Poner en la solicitud del seguro (Documentos núm. 8 ó 9), noticias de la fecha en que habrá de empezar el viaje ó riesgo del seguro.

(*b*) Acudir á las noticias que explican cuándo es la buena ó mala estacion en diversos mares, segun las diferentes latitudes. (Pág. 18.)

(*c*) Buscar en la tabla de travesías en buques de vela (Documento número 10) los dias que por término medio haya de durar el viaje.

1.° **Buena estacion.**—Cuando los riesgos se hayan de correr en buena estacion, en todo el viaje ó tiempo del seguro por viaje, su premio será el señalado en la tarifa ordinaria como riesgo tambien ordinario.

2.° **Mala estacion.**—Los riesgos de todo un viaje largo en mala estacion, en los mares de riesgos ordinarios (2), reclaman el *aumento ó sobre premio* de $^1/_2$ por 100 sobre la cantidad que se asegura.

(1) Además de los puertos peligrosos que anteceden, si el seguro fuese de ó para algun otro puerto conocido como peligroso, se hará el *aumento* de premio proporcionado, excepto en los viajes en que el puerto estuviese señalado en la tarifa ordinaria.

(2) Se entiende por mares de riesgos ordinarios, todos los que no comprendan los golfos de Méjico, Leon y el Adriático, ni los mares peligrosos y muy peligrosos, clasificados como tales en las págs. 30 y 31.

3.° **Buena y mala estacion.**—Si la mala estacion comprende sólo una parte de un viaje largo, y la otra parte se verifica en buena estacion, el *aumento* ó sobre premio en los mares de riesgos ordinarios, será de $^1/_4$ por 100 sobre la cantidad que se asegura.

4.° **Mala estacion en el cabotaje ó viajes cortos.**—En los viajes cortos ó de cabotaje, cuya duracion no pase de 10 dias por término medio, segun la tabla de travesías (Documento núm. 10) el aumento ó *sobre premio* en los mares de riesgos ordinarios, será de $^1/_4$ por 100 sobre la cantidad que se asegura.

5.° **Mala estacion en la costa de España en el Mediterráneo.**—Los viajes de puerto á puerto de la costa de España en el Mediterráneo, inclusas las islas Baleares, sólo tendrán el *sobre premio* sobre la cantidad que se asegura de $^1/_8$ por 100 en la mala estacion, tanto por considerarse en mar de riesgo ordinario, como porque es más fácil acudir al salvamento en caso de siniestro.

6.° **Mala estacion en costa de España en el Océano.**—La misma razon hay para los viajes de la costa de España del Océano que la manifestada para la del Mediterráneo, en cuanto á poder acudir al salvamento en caso de siniestro; y de consiguiente todo seguro por viaje de puerto á puerto en dicha costa, que no tenga que pasar por la de Portugal ni navegar por la de Cantabria, tendrá tambien un *sobre premio* de $^1/_8$ por 100 en mala estacion y en los de la citada costa de Cantabria, $^3/_8$ por 100.

7.° **Mala estacion en mares peligrosos.**—La costa de Cantabria en España, la de Marruecos, Inglaterra, la del Norte de Francia y todas las demás costas y mares que estuviesen calificados de *peligrosos* tendrán en mala estacion, aunque el viaje sea corto, de cabotaje ó de menos duracion de 10 dias, el *sobre premio*, lo menos de $^1/_2$ por 100 sobre la cantidad que se asegure; excepto los viajes de puerto á puerto, ó para puerto ó de puerto de la costa de Cantabria, que sólo tendrán $^3/_8$ por 100, segun se establece en el párrafo que antecede, por la razon en él indicada de ser más fácil acudir al salvamento en el caso de siniestro.

8.° **Mala estacion en el Adriático.**—En las navegaciones del Adriático en viaje corto ó largo, desde 1.° de Octubre á fin de Febrero, el aumento ó *sobre premio* será de 1 por 100 y en Marzo, Abril y Setiembre, $^1/_2$ por 100 sobre la cantidad que se asegura.

9.° **Mala estacion en el Golfo de Leon.**—En los meses de Febrero, Marzo, Abril, Setiembre y Octubre, si se tiene que pasar el golfo de Leon en viaje corto ó largo, habrá el aumento ó *sobre premio* de $^1/_4$ por 100 sobre la cantidad que se asegura, y en los demás meses de mala estacion, el $^1/_2$ por 100.

10. **Mala estacion en mares muy peligrosos.**—En las pólizas se califican de mares muy peligrosos, y se excluyen para los seguros á término ó no se garantizan, los riesgos de la isla de Borbon, ni del Senegal en estacion alguna, ni del mar Negro y de Azof y mares al E. de Dunquerque, desde 1.° de Octubre al 1.° de Abril ambos inclusive, ni de la costa de Coromandel, desde Punta Palmiras á las islas de Ceilan, y dentro del mar de la Sonda, desde 15 de Octubre á 15 de Diciembre ambos inclusive. En cuanto al golfo de Méjico, véase pág. 50.

Sin embargo, como en los seguros por viaje en buena estacion y en dichos mares, la tarifa ordinaria (Documento núm. 5) señala el premio correspondiente, vamos á indicar los *aumentos* de premio por viaje en mala estacion. Se irán aumentando gradualmente desde 1.° de Setiembre á 31 de Diciembre, en que el aumento será de doble premio del señalado en la tarifa ordinaria. Desde 1.° de Febrero, se irán disminuyendo hasta el 30 de Abril en que volverá á regir el premio de tarifa ordinaria.

11. **Mala estacion extraordinaria por equinoccio.**—Tendrá $^1/_2$ por 100 de aumento ó *sobrepremio*, sobre la cantidad que se asegura, todo seguro de buque ó carga en viaje en que el buque salga de los puertos de Levante en el Mediterráneo hasta Cartagena inclusive, desde el 1.° de Julio al 15 de Setiembre y de los demás puertos desde 15 de Julio al 30 de Setiembre: que se dirijan á la isla de Cuba, Puerto-Rico y demás Antillas; islas de Barlovento y Sotavento; Guayra, Puerto-Cabello, Maracaybo, Cartagena, Santa Marta y demás puertos en el mar de las Antillas, Costa Firme y golfo de Honduras; Veracruz, Tampico, Nueva-Orleans, Mobila y demás puertos del golfo de Méjico: Charleston y demás puertos de los Estados-Unidos de América situados al Sur de Nueva-York: y los viajes viceversa en que el buque salga de los indicados puertos de Ultramar, desde 1.° de Agosto al 20 de Octubre inclusives.

12. **Cabotaje de Ultramar en equinoccio.**—Durante el úl-

timo término indicado anteriormente, tendrán *doble* premio de la tarifa ordinaria (Documento núm. 5.) los viajes de cabotaje entre los citados puertos de Ultramar.

13. **Equinoccio, invernada ó mala estacion.**—Continuará el aumento ó *sobre premio* sobre la cantidad que se asegura, de $^1/_2$ por 100 por el riesgo de invernage ó mala estacion por los viajes en que el buque salga de Europa y América con direccion á los puertos del golfo de Méjico y Estados-Unidos hasta 31 de Enero, y por las salidas de estos puertos para cualquier punto del globo hasta fin de Febrero; pero nunca se impondrá por equinoccio, invernada ó mala estacion, más de *un aumento ó sobre premio*, que será siempre el mayor, á pesar de que, segun las épocas y puntos de procedencia ó destino, estuviesen indicados dos aumentos distintos.

Seccion 5.ª—De la buena ó mala estacion en buque de vapor.

En los seguros para viaje de buque ó carga, sólo se contará el aumento ó sobre premio de la *mitad* de los señalados en la seccion anterior.

CAPITULO III.

RIESGOS DE BUQUE, MATRÍCULA Y CAPITAN.

SECCION 1.ª Buques.

Si son más peligrosos los riesgos que corre el buque ó los de la carga. —Algunas Compañías de seguros y particularmente las de Burdeos, tienen una tarifa de premios más alta para los seguros de buque que para los de carga. Esto consiste en las condiciones de la póliza de aquella plaza, que garantiza riesgos más peligrosos en los seguros sobre buque ó el casco y aparejos, que en los seguros de carga; ó bien porque en la liquidacion de siniestros, hay allí la costumbre de interpretar dichas condiciones de un modo más favorable para el asegurado que para el asegurador, en los seguros sobre buque. No obstante, algunas sentencias recientes del tribunal de la citada plaza, sobre la no admision de abandono con tanta facilidad como antes, van reformando dicha costumbre; y es probable

que esto haga tambien reformar la tarifa de premios, dejándola igual para los seguros de buque que para los de carga.

Las condiciones de las pólizas españolas y particularmente las de las que hemos adoptado para este MANUAL (Documentos núms. 2, 3 y 4.) están equilibradas respecto á los riesgos de buque con los de carga, segun lo ha demostrado la estadística de varios quinquenios. Por lo tanto, no hay necesidad de que haya diferencia en las tarifas para seguros de buque ó de carga; pues, si bien el casco y aparejos del buque están más expuestos á sufrir averías que la carga bien acondicionada debajo de cubierta, no obstante, las franquicias, la deduccion de $^1/_5$ por diferencia de viejo á nuevo y la garantía de no ser asegurable una quinta parte del valor del buque, segun el art. 854 del Código de Comercio, compensan el mayor peligro que corre el buque respecto del que corre la carga.

Cotizacion de buques en los registros.—Los buques se *cotizan* en varias clases, para aplicarles el aumento ó rebaja de premio, segun su edad, construccion, maderas, forro, pertrechos y demás circunstancias que aumentan ó disminuyen sus riesgos.

En Lóndres hay una empresa titulada LLOYD'S REGISTER y en Paris otra titulada BUREAU-VERITAS, que hace mucho tiempo publican anualmente un *registro* que comprende la mayor parte de los buques de todas las naciones y en particular los de la suya, y además unos suplementos mensuales con las variaciones de capitan y de nombre de buque.

La cotizacion de buques en los expresados registros está sujeta á un reglamento, al cual tienen que atenerse los expertos que reconocen los buques, para señalar en el registro la cotizacion que le corresponda.

Algunas Compañías de seguros tienen tambien su *Registro de buques* particular de las matrículas á que más dedican sus seguros.

Nuestro Comité central tiene formado su reglamento para un *Registro Español de buques*, enlazado con el proyecto de *Factorías de salvamento*, en lo cual se ocupa desde principios de 1860, ayudado por algunas Compañías de seguros, para vencer las muchas dificultades que ofrece una empresa de tanta consideracion, como de utilidad para el comercio marítimo.

Equivalencia en la cotizacion de buques en diferentes registros.

REGISTROS.			
Español.	Catalan.	Francés.	Inglés.
Sobresaliente.	A. 1.	3/3	A.
1.ª clase.	A. 2.	5/6	A (colorado) (1)
2.ª id.	B. 1.	3/4	Æ. id.
3.ª id.	B. 2.	2/3	Æ.
4.ª id.	C. 1.	1/2	E.
5.ª id.	C. 2.	0	I.
6.ª id.	D.		

1.ª CLASE. **Buque cotizado sobresaliente.**—Los buques cotizados *sobresalientes*, reclaman una *rebaja* de una octava parte del premio señalado en la tarifa ordinaria, sea el seguro sobre carga ó sobre buque, por viaje.

Para seguros á término véase su tarifa ordinaria.

2.ª CLASE. **Buque bueno cotizado de 1.ª ó 2.ª clase.**—Los buques cotizados de 1.ª ó 2.ª clase, tienen el premio de tarifa ordinaria, tanto para el seguro por viaje sobre carga como sobre buque.

Para los seguros á término véase su tarifa ordinaria.

3.ª CLASE. **Buque mediano cotizado de 3.ª clase.**—Los buques cotizados de 3.ª clase reclaman el *aumento* de premio de una cuarta parte del señalado en la tarifa ordinaria para seguros por viaje.

Para los seguros á término véase la tarifa ordinaria.

4.ª CLASE. **Buque malo cotizado de 4.ª clase.**—Los cotizados de 4.ª clase piden un *aumento* de la mitad del premio de tarifa ordinaria. Los buques de esta clase no suelen asegurarse á término, ni sobre carga de mucho valor que tenga que ser conducida por dicha clase de buques.

5.ª CLASE. **Buque malísimo cotizado de 5.ª ó 6.ª clase.**—Los buques cotizados de 5.ª ó 6.ª clase tampoco deben asegurarse á término; y, para asegurar buque ó carga por viaje, es preciso tener muy buenas noticias de la aptitud y moralidad del capitan; que la clase de carga no sea de mucho valor y esté proporcionada á la resistencia del buque.

(1) Las letras donde dice colorado están en el registro inglés con tinta encarnada.

En esta clase de buques, es prudente no asegurar cantidades de consideracion, y el premio debe ser *doble* cuando menos del señalado en la tarifa ordinaria.

6.ª CLASE. **Buque de cotizacion antigua, dudosa ó no cotizado.**—*Cotizacion antigua.*—En la cotizacion de los buques, se ha de tener mucho cuidado con la fecha en que aparezcan haber sido reconocidos y cotizados; porque, si hubiese trascurrido mucho tiempo, un buque que apareciese cotizado «sobresaliente» ó de buena clase, puede hallarse ya en otro más inferior, por el uso ó vicio propio de la cosa, ó por averías sufridas y mal reparadas.

Para calcular si debe considerarse el buque en su clase cotizada ó sospechosa, se observarán las reglas siguientes:

1.ª Cuando la fecha antigua de la cotizacion ó reconocimiento aparece en el registro del *Lloyd* inglés, *Veritas* francés ó de alguna otra empresa acreditada de esta clase, ofrece más garantía que si apareciese en un *certificado suelto* dado por los reconocedores autorizados por dichas empresas; porque en el primer caso, si la policía universal, que suelen tener dichas empresas, ha adquirido alguna noticia de siniestro ó desperfecto en el buque, se varía la cotizacion en el registro del año corriente, poniéndole la que le corresponde, segun nuevo reconocimiento, ó se anota el buque en el registro sin cotizacion, poniéndole guiones; lo cual significa cotizacion dudosa. Esta garantía no se encuentra en los certificados sueltos de fecha antigua.

2.ª La fecha en certificado suelto de cotizacion ó reconocimiento que pase de dos años, aunque el buque no hubiese cumplido cinco de edad cuando se hizo el reconocimiento, se considerará como cotizacion dudosa.

3.ª Cuando el reconocimiento se haya hecho teniendo el buque más de cinco años de edad, y no conste que el forro de cobre, laton ó zinc tiene menos de cinco años, se considerará de cotizacion dudosa, si el certificado suelto de reconocimiento lleva la fecha de más de un año cumplido.

4.ª Los buques de cotizacion antigua que, por las tres reglas que anteceden, no puedan considerarse de cotizacion dudosa, ni conste en el certificado suelto, en el registro ó por noticias, algun defecto en la construccion, en los materiales, ó pertrechos, que hiciese temer que la cotizacion habia desmerecido y le correspondiese ya otra más inferior, ten-

drán el premio de tarifa ordinaria, y el aumento ó rebaja que les corresponda segun su clase cotizada.

Cotizacion dudosa.—Los buques pueden tener su cotizacion dudosa en los casos siguientes:

1.° En las cuatro reglas indicadas anteriormente sobre cotizacion antigua.

2.° Por cambio de capitan ó de nombre de buque, que no se haya hecho constar en los registros anuales ó suplementos mensuales.

3.° Cuando el reconocimiento ó cotizacion aparezca en certificado suelto expedido por reconocedor, que no esté autorizado por empresa acreditada ó no siendo conocidas la aptitud y moralidad del reconocedor.

4.° Cuando los seguros se hacen sobre buques indeterminados ó no cotizados.

7.ª CLASE. **Buque no cotizado ó dudoso.**—*Para seguros de buque.*—Los buques no cotizados ó de cotizacion dudosa, reclaman prévio reconocimiento para el seguro del mismo buque á término ó por viaje; y si aquel no pudiese verificarse, por no haber reconocedor autorizado en el punto en que se halle el buque, ó este se hallase fuera del punto en que se verifica el seguro; se exigirá el *aumento condicional* de todo el premio señalado en la tarifa ordinaria, ó sea *doble* premio, á devolver la parte proporcional del aumento, segun la cotizacion del buque que se presente despues, verificada por reconocedor autorizado; siempre que la devolucion se reclame antes de pasar seis meses despues de la fecha del seguro y no haya tenido este que indemnizar por siniestro.

Fuera de los casos indicados, ó no debe hacerse el seguro, ó el doble premio condicional se convierte en premio fijo ó sin devolucion.

8.ª CLASE. **Buque no cotizado ó dudoso.**—*Para seguros de carga hasta* 100.000 *rs.*—En los seguros sobre carga sucede muchas veces que el asegurado y el asegurador no tienen noticia exacta de la cotizacion del buque, sobre todo en los seguros pequeños ó de menos de 100.000 rs. En estos casos, el premio debe ser el señalado en la tarifa ordinaria, si no hubiese sospechas sobre la moralidad del que presente el seguro, ó de que este se presentase despues de haber sido rechazado por

algun otro asegurador; en cuyo último caso se exigirá *doble* premio condicional, como se ha dicho para los seguros de buque no cotizado ó dudoso.

9.ª CLASE. **Buque no cotizado ó dudoso.**—*Para seguros de carga de más de 100.000 rs.*—Los seguros de carga de más de 100.000 reales pueden verificarse con prévio reconocimiento ó *doble* premio condicional á devolver, con las mismas condiciones establecidas para los seguros de buque no cotizado ó dudoso.

Podrán verificarse tambien en los términos siguientes:

1.° Si se sabe que el buque no ha cumplido diez años de edad y menos de cinco el forro, se hará un *aumento* de premio fijo, de una octava parte del de tarifa ordinaria, sin devolucion.

2.° Si se sabe que el buque no ha cumplido los diez años, pero se ignora la edad del forro, el *aumento* será de una cuarta parte.

3.° Si se ignora la edad del buque y la del forro, será de una tercera parte.

4.° Si se sabe que el buque tiene más de diez años y el forro más de cinco, el *aumento* será de la mitad del premio de tarifa ordinaria, no asegurándose en este caso más que hasta 100.000 rs.; pues, para mayor cantidad en buque de más de diez años y de forro de más de cinco, es necesario prévio reconocimiento ó *doble* premio condicional.

La aplicacion de estas reglas para el aumento de premio en los seguros sobre carga de más de 100.000 rs. en buques no cotizados ó dudosos, ofrecerá algunas dificultades, mientras continue la mala costumbre, que se observa en varios puertos, de asegurar sobre carga sin conocer la cotizacion del buque. Esta mala costumbre reclama la reforma siguiente.

COTIZACION DE BUQUE EN EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.—Nuestro Comité central ha proyectado una reforma en la impresion de los conocimientos de embarque, que probablemente será adoptada por los navieros de buena fe, tan pronto como conozcan sus ventajas.

Esta reforma consiste en hacer constar, en el conocimiento de embarque, el certificado de cotizacion que haya obtenido el buque en su último reconocimiento, ó á lo menos la edad, clase de maderas y pertrechos, toneladas de arqueo ó de registro, la última fecha en que se haya

puesto ó cambiado el forro de cobre, laton ó zinc, y demás circunstancias que permitan calcular de buena fe la clase de cotizacion que merezca el buque.

De este modo, si el conocimiento de embarque presenta los datos expresados de la cotizacion del buque, y esta es de la clase sobresaliente, además de que el seguro sobre el mismo buque obtendrá la rebaja de una octava parte del premio de tarifa, encontrará tambien mejor ó más fácil flete, supuesto que el cargador obtendrá igualmente su seguro con la misma rebaja de una octava parte del premio de tarifa ordinaria para su seguro de carga, por embarcarse en buque de clase sobresaliente.

Es pues ventajosa esta reforma á los navieros y aún más á los cargadores y aseguradores; porque, haciéndose el seguro de carga sujetando de buena fe la aplicacion del premio, en cuanto á la cotizacion del buque segun los datos que consten en el conocimiento de embarque, se puede hacer una *rebaja* de una décima parte del premio de tarifa ordinaria, cuando se presente dicho conocimiento y consten en él los mencionados datos de la cotizacion del buque; y porque este sistema ahorrará muchos gastos á los aseguradores, mediante á que se podrán hacer los seguros de carga sin que les sean tan necesarios los registros anuales de buques, que tan costosos son y en los cuales, sin embargo, no se encuentra muchas veces la cotizacion del buque que se busca.

10.ª CLASE. **Buque cotizado para viaje de ida, en seguro para viaje de vuelta.**—Cuando un buque haya sido cotizado para un viaje largo de ida, y se quiera asegurar el buque ó la carga para el viaje de vuelta ó retorno, debe tenerse presente que, en el viaje de ida, puede el buque haber sufrido averías que no se reparen bien, por cuyo motivo su estado reclame una cotizacion más inferior que la que tenia para el viaje de ida. Tampoco debe olvidarse que, aunque no hubiese sufrido averías en el viaje de ida, que reclamen reparacion, no obstante, si el viaje ha sido largo, en mala estacion ó en mares peligrosos, siempre habrá sufrido el buque desmejora por el uso ó vicio propio de la cosa.

En Francia, y particularmente en Burdeos, las tarifas señalan un premio más alto, como de una décima parte, por el viaje largo de retorno que para el de ida; pero debe tenerse tambien presente que segun el punto á

que se dirige el buque, si los materiales para reparar siniestros cuestan más, esta circunstancia hará que, en lugar de ser más alto el premio en viaje de vuelta, sea más bajo que en el de ida.

En una póliza de Bilbao, se encuentra una condicion por la cual no se responde de averías simples, en los seguros de buque que se dirija á alguno de los puntos de América, por lo costosos que suelen ser allí los materiales para repararlas.

Resulta, pues, que por regla general el viaje de retorno ó de vuelta reclama un *aumento* de premio de una décima ó vigésima parte del señalado en la tarifa ordinaria, salvo en los casos en que se sepa que en el punto del destino, sea del viaje de ida ó el de vuelta, cuestan menos los materiales que en el punto de salida ó en el que se emprende el viaje de vuelta, en cuyo caso no tendrá lugar dicho aumento.

A falta de noticias sobre el precio de los materiales, servirá la regla siguiente:

Cuando un buque haya sido cotizado para ir de Europa á América y despues trate de asegurarse de América á Europa, dicho viaje de vuelta no tendrá el citado aumento de premio; pero sí lo tendrá un buque cotizado para ir de América á Europa, que se trate de asegurar para el viaje de Europa á América, sin haber sido reconocido el buque nuevamente antes de salir de Europa.

11.ª CLASE. **Buque dedicado al cabotaje.**—Los seguros por viaje sobre buque de menos de 50 toneladas de arqueo ó registro dedicado al cabotaje, reclaman el *aumento* de una cuarta parte del premio de tarifa ordinaria y los de 50 toneladas en adelante, una octava parte. (Respecto á seguro á término véase la tarifa ordinaria).

12.ª CLASE. **Buque dedicado á la pesca de la ballena.**—Véase la pág. 24.

13.ª CLASE. **Buque dedicado á la pesca de bacalao.**—Véase la pág. 25.

14.ª CLASE. **Buque dedicado á la pesca en general.**—Véase la pág. 25.

15.ª CLASE. **Buque extranjero.**—El buque con bandera extranjera mandado tambien por capitan extranjero, reclama el *aumento* de una cuarta parte del premio de tarifa ordinaria, en su respectiva cotizacion, para

seguros de buque á término ó por viaje y una octava parte para el de carga.

Estos aumentos se fundan en las dificultades que suele ofrecer la liquidacion de siniestros; en la diferencia de métodos y legislacion, si la liquidacion se ha de hacer en puerto extranjero; en la diferente vecindad del naviero y sobre todo la del capitan en caso de barateria, pues aunque no se responda de ella, es muy difícil probarla: por último en el riesgo de sobrevenir guerra, hostilidades, corsarios, piratas y represalias.

Algunas Compañías de seguros no aseguran por lo general los buques extranjeros, y otras ni la carga sobre los mismos.

16.ª CLASE. **Buque de vapor.**—Los seguros por viaje en buque de vapor, tanto sobre el buque como sobre la carga, reclaman la *rebaja* de una cuarta parte del premio señalado en la tarifa ordinaria para los buques de vela, y no se exige *aumento* de premio aunque verifiquen varias escalas en el curso de viaje ordinario.

Para los seguros á término véase su tarifa ordinaria.

17.ª CLASE. **Buque de vapor draga.**—El viaje de una draga que se traslada de un puerto á otro, ofrece por la construccion particular de esta clase de buques un riesgo muy peligroso, porque necesita remolque para navegar y está expuesto á que este le falte y á perderse en mal tiempo. Por estas razones, reclama un premio extraordinariamente *alto*, que suele ser de cinco veces el señalado en la tarifa para los buques de vela, y esto se entiende en buena estacion, pues en la mala es muy difícil el viaje de una draga.

18.ª CLASE. **Buque de vapor remolcador y auxilio.**—Los buques de vapor dedicados á remolques y á prestar auxilios en la entrada y salida de puertos y rios y paso de estrechos, reclaman un *doble* premio de los demás vapores, en los seguros á término; pues aunque pasen mucho tiempo en el puerto corriendo poco riesgo, tambien tienen que salir á la mar en mal tiempo para prestar auxilio, y exponerse algunas veces á riesgos extraordinariamente peligrosos.

19.ª CLASE. **Buques indeterminados.**—Cuando se asegure carga para un viaje en buque indeterminado ó en póliza abierta ó general para varios viajes en diferentes buques indeterminados, se deberá tener presente que dichos buques deben considerarse como no cotizados ó de cotizacion dudosa. Véase pág. 37.

SECCION 2.ª Matrícula.

La experiencia ha demostrado que hay buques de unas matrículas que sufren más siniestros que los de otras, sea por la diferente clase de materiales empleados en la construccion, sea por la inteligencia y moralidad ó costumbres de los constructores, navieros, capitanes y tripulantes, ó porque dichas matrículas estén situadas en costas peligrosas ó que sus buques frecuenten mares de más peligro.

Por este motivo suele hacerse la division entre matrículas *acreditadas, menos acreditadas, desacreditadas y de crédito dudoso.*

1.ª CLASE. **Matrícula acreditada.**—Los buques de la matrícula de Palma de Mallorca han dado buenos resultados para los seguros, y eso que los premios por lo general se hacen allí con una *rebaja* de una octava parte de los señalados en la tarifa ordinaria, por sólo el buen crédito que gozan sus buques, capitanes y navieros.

Las demás matrículas españolas gozan de tan buen crédito, en lo general, como las mejores extranjeras.

2.ª CLASE. **Matrícula menos acreditada.**—Los buques de las matrículas americanas ó construidos en América, reclaman el *aumento* de premio de una octava parte del señalado en la tarifa ordinaria.

3.ª CLASE. **Matrícula desacreditada.**—Los de la matrícula griega están tan desacreditados, que la mayor parte de las Compañías aseguradoras rechazan hasta el seguro de carga en dichos buques ó exigen el *aumento* de doble premio lo menos.

4.ª CLASE. **Matrícula de crédito dudoso.**—Algunas matrículas de la costa de Valencia y de la de Cantabria no han dado tan buenos resultados para los seguros como las demás españolas, y hasta han sido excluidas por varias Compañías de seguros durante largas temporadas. Sin embargo, repetimos que por lo general, las matrículas españolas, son tan buenas como las mejores de otras naciones, y sus seguros han dado mucho mejor resultado que en el extranjero, sobre todo de algunos años á esta parte. Por este motivo las Compañías españolas han retirado sus agencias en puntos extranjeros, despues de haber sufrido en ellos pérdidas enormes. Cuando alguna matrícula sea de crédito dudoso ó sos-

pechoso, se *aumentará* el premio en proporcion de la sospecha sobre su peligro.

SECCION 3.ª Capitan.

Para fijar el premio del seguro, tanto de buque como de carga, debe tenerse muy en cuenta el más ó menos crédito que goce el capitan que haya de mandar el buque. No debe olvidarse que, cuando el capitan no tenga acreditada su honradez, el seguro está expuesto á que pasen averías simples por gruesas ó vice-versa; que estas ocurran por descuido ó falta de inteligencia del capitan. El descuido ó falta de inteligencia del capitan ó de la tripulacion de no hacer una maniobra á su debido tiempo, puede producir averías, choque con otro buque ó varamiento que ocasione hasta la pérdida total del buque; cuyo siniestro no hubiera ocurrido si se hubiese hecho con tiempo la debida maniobra.

La falta de honradez en el capitan puede dar lugar á varias clases de baratería que son difíciles de probar. Debe, pues, tenerse presente que un buque cotizado de 1.ª clase mandado por un capitan poco apto ó de moralidad dudosa, constituye un riesgo mayor, que el que se corre en otro de 3.ª clase, mandado perfectamente por un buen capitan de reconocida moralidad é inteligencia.

1.ª CLASE. **Capitan acreditado.**—El seguro con capitan acreditado por su inteligencia, actividad y honradez, reclama la *rebaja* de una octava parte del premio de tarifa ordinaria cuando el seguro no tuviese otra rebaja de premio.

2.ª CLASE. **Capitan de crédito ignorado.**—Cuando se ignora el crédito del capitan ó no se tiene noticia alguna sobre la falta de aptitud y honradez, el seguro se hará con el premio señalado en la tarifa ordinaria.

3.ª CLASE. **Capitan desacreditado.**—Si se tiene alguna noticia ó sospecha algo fundada de falta de inteligencia en el capitan, porque aún no haya adquirido la práctica necesaria en la navegacion á que se dedica, ó porque se sepa que el buque ó buques que ha mandado, hayan sufrido varios siniestros que hiciesen sospechar su falta de inteligencia, deberá exigirse el *aumento* de premio de una cuarta ú octava parte del señalado en la tarifa ordinaria; pero si la falta ó sospecha recayese sobre su hon-

radez marinera ó baraterías, el seguro deberá tener un premio extraordinariamente alto ó ser rechazado.

CAPITULO IV.

RIESGOS DE CARGA.

Al principio del capítulo anterior, nos hemos ocupado de la cuestion de si el buque corria más ó menos riesgo ó peligro que la carga: manifestando que, con las condiciones de las pólizas que hemos adoptado, los consideramos iguales ó compensados, no siendo por lo tanto necesario que haya una tarifa ordinaria diferente para los seguros de buque que para los de carga.

SECCION 1.ª Carga desfavorable para el seguro.

1.ª CLASE. **Efectos de gran peso ó volúmen y de poco valor.**—Los géneros ó efectos de gran peso ó volúmen que tengan poco valor; porque en caso de siniestro, el producto de la venta casi siempre es absorbido por los gastos.

2.ª CLASE. **Efectos de mucho peso y poco volúmen.**—Los cargamentos de plomo, hierro, cobre, azogue y demás clases de carga muy pesada y de poco volúmen, por las dificultades que ofrece su buena estiva marinera y los daños que puede ocasionar al casco del buque su mucha pesadez.

3.ª CLASE. **Carga de mucho valor en buque pequeño ó malo.**—La carga de mucho valor en buque pequeño ó malo; porque en caso de avería gruesa en el buque, la carga tiene que pagar la mayor parte y además hay el peligro de que se haga pasar por avería gruesa del buque alguna pérdida ó falta que corresponda á avería simple ó vicio propio de la cosa.

4.ª CLASE. **Efectos estancados.**—Los efectos estancados; porque en caso de siniestro ofrece dificultades y perjuicios el peritaje y venta pública, sobre todo si esta ha de verificarse en punto en que sean estancados dichos efectos.

Todos los géneros ó efectos indicados en las cuatro clases que anteceden

y los demás que reunan sus mismas ó parecidas circunstancias desfavorables para el seguro, reclaman una octava parte de *aumento* de premio del señalado en la tarifa ordinaria.

5.ª CLASE. **Sal.**—La sal como carga ó lastre á granel, por el peligro que tiene de descomponer la estiva, reclama *doble* premio del de tarifa ordinaria, tanto para el seguro de dicha carga como para el del buque que la conduzca.

6.ª CLASE. **Efectos inflamables ó explosibles.**—El fósforo, pólvora, carbon de piedra muy cargado de azufre y demás efectos inflamables ó explosibles, reclaman *doble* premio del señalado en la tarifa ordinaria, si el seguro ha de responder de explosion, incendio y sus consecuencias, como puede suceder, aunque en el seguro se exceptúe este riesgo, pues si hay pérdida total, es difícil saber la causa.

7.ª CLASE. **Maderas y carbon vegetal en buque malo.**—Las maderas y carbon vegetal reclaman igualmente el *aumento* de otro tanto del premio señalado en la tarifa ordinaria, si no se sabe que el buque que ha de trasportar dichos efectos tiene mejor cotizacion que la de 5.ª ó 6.ª clase; pues, por lo general, los buques destinados á dicha clase de trasporte suelen ser de los más malos.

8.ª CLASE. **Efectos expuestos á deterioro.**—La cristalería, incluso espejos y vidrios; los cueros salados, frutas verdes y secas y en aguardiente; los granos, semillas, cereales, legumbres; el fierro en alambres, flejes ó planchas; los líquidos embotellados; la loza; la manteca y grasas, las patatas; el pescado seco ó salado; la porcelana; el queso, sal, salitre, tasajo y zumaque: reclaman la condicion que tienen las pólizas impresas de responder de averías simples, pero sólo en los casos de naufragio, varamiento, choque ó abordaje. Sin esta condicion, los seguros sobre dichos efectos serian muy peligrosos, por lo expuestos que están á sufrir deterioro y á que la avería simple se confunda con el vicio propio de la cosa. Por esta razon no es prudente anular la expresada condicion en seguro alguno de esta clase, á no ser que el buque fuese sobresaliente. Aún así, reclamaria á lo menos un *aumento* de otro tanto del premio señalado en la tarifa ordinaria.

9.ª CLASE. **Azúcares y harinas en segundo viaje ó trasporte.**—Los azúcares y harinas, aunque tambien están expuestos á

deterioro, no reclaman aumento de premio cuando el seguro es para cargar en punto de produccion ó cuando no hayan tenido largos trasportes, ó finalmente cuando en la póliza tienen dichos efectos señalada la franquicia de 15 por 100 el azúcar, y de 10 por 100 las harinas de 2.ª y 3.ª, como sucede en las que hemos adoptado. Pero si dichos efectos tuviesen que cargarse en otros puntos, cuando ya hubiesen sufrido los riesgos de otro viaje, entonces reclaman el *aumento* de premio de una octava parte del señalado en la tarifa ordinaria, por el peligro de que tengan algun deterioro por avería sufrida en el citado viaje anterior.

10.ª CLASE. **Efectos expuestos á deterioro en segundo viaje.**—El mismo *aumento* de una octava parte del premio señalado en la tarifa ordinaria reclaman todos los demás efectos expuestos á deterioro, cuando se aseguren para correr los riesgos en un segundo viaje, ó despues de haber estado mucho tiempo en almacenes mal acondicionados.

11.ª CLASE. **Carga sin designar.**—Los seguros de carga sin designar ó sin saberse de qué clase sea cuando se verifique el seguro, reclaman el *aumento condicional de otro tanto* del premio señalado en la tarifa ordinaria, á devolver la parte que corresponda segun la clase de carga favorable ó desfavorable para el seguro, que resulte cuando se presente despues el conocimiento ó factura de embarque.

12.ª CLASE. **Carga sobre cubierta.**—El seguro de carga sobre cubierta reclama *otro tanto* del premio señalado en la tarifa ordinaria lo menos en viaje corto ó de pequeño cabotaje, por el peligro que corre de sufrir deterioro por avería simple, y sobre todo por ser lo primero de la carga que se arroja al mar en caso de sacrificio para el salvamento comun, y porque en tales casos la carga arrojada de sobre cubierta, no recibe indemnizacion en la liquidacion de avería gruesa.

Tambien en los efectos de poco peso y mucho volúmen se corre el riesgo de que se cargue demasiada cantidad en la esperanza de un viaje con buen tiempo, y se tenga que arrojar el exceso de carga en tiempo contrario.

En los viajes largos, pero más acá de los Cabos de Buena Esperanza y Hornos, el *premio* ordinario es de 5 por 100 y para los de más allá de dichos cabos el 10 por 100 del *premio* ordinario. Si no se responde de

avería particular; como sucede en la póliza de las Compañías catalanas, segun su art. 9.°, no se llevará más que la *mitad* de los premios ó aumentos que anteceden.

13.ª CLASE. **Carga dividida en lotes.**—Las pólizas impresas modernas dividen en lotes cada clase de efectos que tengan diferente tipo de franquicia para la liquidacion de averías simples.

Sin embargo, los cargamentos de azúcar, harinas, tabacos, algodon y otros artículos en cajas, sacos, barriles y demás embalaje que tenga numeracion correlativa, suelen dividirse en lotes de 20 ó más bultos cada uno, para liquidar averías como si fuesen seguros separados. En este caso, reclaman el *aumento* de una octava parte de premio del señalado en la tarifa ordinaria, ó un derecho de póliza por cada lote, cuando dicho derecho comprende sólo el costo de impresion de póliza y compensacion de franquicia en los seguros de lotes, como es costumbre en España. Ya hemos dicho que en Inglaterra suelen incluirse, en el derecho de póliza, los aumentos de premio por toda clase de riesgo extraordinario.

La division en lotes de 10 bultos inclusive á menos de 20, reclama un *aumento* de una *cuarta* parte; la de 5 inclusive y menos de 10, una *mitad* del premio, y la de menos de 5 bultos *otro tanto* del premio, ó en cualquier caso de los anteriores, en lugar de *aumento*, un derecho de póliza proporcionado por cada lote.

SECCION 2.ª Carga favorable para el seguro.

1.ª CLASE. **Efectivo en oro y plata y metales preciosos.**—El efectivo en oro ó plata, y metales preciosos, cuando el seguro sólo responde de los daños por pérdida absoluta de la nave, cargamento y equipaje y de avería gruesa, como se halla condicionado en las pólizas impresas modernas que hemos adoptado, reclama la *rebaja* de una mitad del premio señalado en la tarifa ordinaria.

Si se asegura sin la citada condicion ó anulándola, ó sea que el seguro garantice los daños como en los demás efectos, aunque no ocurra la pérdida absoluta de la nave, cargamento y equipaje, no habrá por este concepto rebaja alguna de premio del señalado en la tarifa en buque de vela que no pase de 200 toneladas. En los de 200 á 500 toneladas de clase co-

tizada sobresaliente y en atencion á que el efectivo no está expuesto á deterioro, se hará una *rebaja* de una octava parte, y en los de 500 en adelante tambien sobresalientes una *rebaja* de una cuarta parte. En los vapores se hará la *rebaja* de premio de una octava parte por el seguro de efectivo con oro y plata y metales preciosos, cuando se anule la expresada condicion, y además conservarán la de una cuarta parte que tiene señalada la carga en buque de vapor.

La diferencia en las rebajas de premio en los seguros de efectivo y metales preciosos que se nota en la explicacion que antecede, por la citada condicion ó sin ella y en buque grande ó pequeño y de vela ó vapor, se funda en el mayor ó menor riesgo de extravío ú ocultacion que corren dichos metales preciosos en los casos de siniestro con naufragio; pues, aunque en tales casos, despues de las vidas, es lo que primero procura salvarse, no obstante hay el citado peligro de extravío ú ocultacion, y este ha sido el motivo porque en las pólizas impresas modernas se ve esa condicion de no responder de los daños y pérdidas, sino en avería gruesa y pérdida absoluta de la nave, cargamento y equipaje.

Esta condicion parece demasiado restrictiva, cuando no se tiene en cuenta el riesgo de extravío ú ocultacion en los siniestros con naufragio ó baratería.

2.ª CLASE. **Blondas, encajes y otros efectos preciosos.**—Debe tambien tenerse presente en los seguros sobre cuadros en lienzos rollados, encajes, blondas, bordados y demás efectos preciosos de poco peso y mucho valor, que tambien corren el riesgo de extravío ú ocultacion en siniestros con naufragio ó baratería. Estos efectos no es muy conveniente asegurarlos en buques pequeños ni en los de mala cotizacion; y en los demás conviene tener muy en cuenta la moralidad del capitan y asegurado. Pero si se pusiese manuscrita la nota de no responder sino en los casos de pérdida absoluta de buque, carga y equipaje, como la que tienen el efectivo y metales preciosos, entonces tendrán la *rebaja* de tres octavas partes del premio de la tarifa ordinaria.

3.ª CLASE. **Algodon en rama embalado.**—El algodon en rama embalado reclama la *rebaja* de una octava parte del premio de tarifa ordinaria, por ser carga de buena estiva, marinera y poco expuesta á deterioro.

Si la carga de algodon se hiciese, como antiguamente en algunos puntos, sin embalar, prensándola en el mismo buque con aparatos que estropeaban el casco, entonces, en lugar de la rebaja, se *aumentará* la misma octava parte.

4.ª CLASE. **Líquidos en pipería.** — Los líquidos en pipería, por ser carga marinera, flotante en caso de naufragio, poco expuesta á deterioro por avería simple y por tener en las pólizas modernas la alta franquicia de 15 por 100, reclaman la *rebaja* de la octava parte del premio señalado en la tarifa ordinaria.

5.ª CLASE. **Efectos poco expuestos á deterioro y bien estivados.**—Los minerales y demás efectos poco expuestos á deterioro por avería simple y aunque sean de mucho peso, siempre que se carguen con las buenas condiciones que exige su estiva, con capas de ramaje ó de otro modo que equilibre su pesantez y seguridad de no descomponer la estiva ni estropear el casco, reclaman una *rebaja* de una décima parte del premio señalado en la tarifa ordinaria.

Si no constan las citadas buenas condiciones de la estiva, no habrá rebaja de premio y se convertirá en *aumento* como se ha dicho para los plomos, azogues y demás efectos de mucho peso y poco volúmen, que no conste vayan estivados con excelentes condiciones.

Los efectos de la carga no indicados en las clases que anteceden, se aplicarán á la clase favorable ó desfavorable con la cual ofrezcan más *analogía* segun el empaque que tengan y el estar más ó menos expuestos á deterioro.

CAPITULO V.

RIESGOS DE LOS SEGUROS Á TÉRMINO Y VIAJE.

—

SECCION 1.ª Seguro á término.

1.ª CLASE. **Seguro de buque á término.**—Los seguros á termino garantizan todos los riesgos que expresa la póliza de seguros sobre buque (Documento núm. 3) por el término de un año, seis meses ó menos; consignando en la póliza la fecha en que haya de empezar á correr

el término y la en que haya de concluir, y mediante el premio señalado en la tarifa ordinaria. (Documento núm. 5, primera parte.)

2.ª CLASE. **Seguro de carga á término condicional.**—Algunas veces tambien se asegura á término el valor de la carga, comprendiendo entonces aquel los viajes de una expedicion de ida y vuelta y demás que hiciese el buque durante dicha expedicion ó campaña, hasta regresar al primer punto de salida. En tal caso, los premios se liquidan con arreglo á tarifa segun el tiempo que haya durado el seguro ó los viajes que se hayan hecho y los valores de la carga; pero consignando antes en la póliza si se hará la liquidacion por término ó por viaje.

Esta especie de seguros es más frecuente en el extranjero que en España; porque los buques de algunas otras naciones suelen dedicarse más á dicha clase de navegacion.

3.ª CLASE. **Seguros á término pasando los Cabos de Hornos ó Buena Esperanza.**—En las pólizas que hemos adoptado (Documentos núm. 2 y 3) se halla una condicion que exige el *sobre premio* de 1 por 100 sobre la cantidad asegurada, por cada vez que el buque doblare el Cabo de Hornos ó de Buena Esperanza en los seguros á término; lo cual reclama la buena fe en el asegurado para que tenga cuidado de avisar al asegurador, cada vez que el buque se dirija á pasar dichos Cabos. Si no lo hiciere y ocurriese siniestro, podria la omision ocasionar dificultades en la liquidacion de este.

4.ª CLASE. **Seguros á término en los mares excluidos.**—En los seguros á término se hallan excluidos los riesgos en los mares que expresa cada una de las pólizas que hemos adoptado. (Documentos número 2 y 3.) En la pág. 31, hemos copiado los de la póliza, documento núm. 3 citado, indicando los aumentos de premio para los viajes á dichos mares en la mala estacion. De consiguiente, si en los seguros á término se quieren garantizar los riesgos en dichos mares excluidos, por algun viaje de ida ó vuelta en el cual pudiese alcanzar al buque la mala estacion, se llevará el *aumento* de premio consignado en la citada página, y proporcionado al tiempo que se calcule haya de permanecer el buque en los mares citados. Se hará constar en la póliza el aumento de premio que corresponda, antes de empezar á correr los riesgos en dichos mares en

la mala estacion ó tiempo en que estuviesen excluidos los riesgos por cuenta del seguro (1).

5.ª CLASE. **Seguros á término con prolongacion.** En Francia es costumbre prolongar el seguro á término cuando este concluye hallándose el buque en viaje, y se considera que continúa el seguro hasta que concluye dicho viaje empezado durante el término, y el asegurado pague el premio proporcionado á la prolongacion.

Para admitir este sistema, conviene que antes de concluir el término fijado en la póliza, haga el asegurado poner en ella la nota de prolongacion, comprometiéndose á pagar el premio proporcionado; entendiéndose, que si no se pone en la póliza la citada nota antes de empezar á correr la prolongacion de término, no debe considerarse el seguro prorogado.

SECCION 2.ª Seguro por viaje.

Estos seguros se hacen por viaje sencillo de puerto á puerto, ó por viaje redondo de ida y vuelta, sea para seguro de buque ó de carga.

El seguro por viaje garantiza todos los riesgos que menciona la póliza mediante el premio de la tarifa ordinaria (Documento núm. 5) en cuanto á riesgos ordinarios, y, respecto á los más favorables que los ordinarios, con las *rebajas* de premio de la tarifa especial (Documento núm. 6) así como en los desfavorables, con los *aumentos* de premio de la tarifa especial. (Documento núm. 7.)

1.ª CLASE. **Viajes de puerto español á puerto extranjero.** —Los seguros sobre *carga* por viaje de puerto español de la Península, islas y posesiones españolas á puerto extranjero ó donde no rija el Código de Comercio español, reclaman el *aumento* de premio de una vigésima parte del señalado en la tarifa ordinaria; tanto porque no es tan fácil al asegurador su intervencion en las pericias y gastos de justificacion de pér i-

(1) Aunque en la póliza no se excluyen los riesgos en seguros á término en mala estacion en el Golfo de Méjico, no obstante los riesgos en dicho Golfo son tan extraordinariamente peligrosos, que creemos se deberian excluir cuando se redacte nueva póliza; y entre tanto convendria *aumentar* doble premio proporcionado al tiempo que se calcule que el buque asegurado á término, pueda permanecer en mala estacion en el citado Golfo.

das, en caso de siniestro, como en los viajes de puerto extranjero á puerto español, como tambien porque la carga sufre el perjuicio de tener que contribuir por todo su valor á la avería gruesa, cuando el buque sólo contribuye por la mitad del que se le reconoce, segun la legislacion francesa y de otras naciones.

2.ª CLASE. **Viaje de puerto extranjero á puerto extranjero.**—Los seguros por viaje de puerto extranjero á puerto extranjero, tanto sobre *buque* como sobre *carga*, reclaman el *aumento* de premio de una décima parte del señalado en la tarifa ordinaria, fundándose dicho aumento en que la intervencion del asegurador es todavía más difícil en caso de siniestro que en los otros viajes indicados.

En los seguros en que se obtenga el aumento de premio indicado en los viajes con destino á puerto extranjero, se pondrá en la póliza la nota manuscrita siguiente: «La liquidacion de siniestro hecha con arreglo á las leyes que rijan en el puerto del destino, no se reformará aunque fuesen contrarias á lo que dispone el Código de Comercio español.»

Los citados aumentos de premio y nota en la póliza, evitarán los disgustos y perjuicios que ahora ofrece el tener que rectificar las liquidaciones hechas en puerto extranjero, cuando las leyes que en ellos rigen son diferentes de lo que dispone el mencionado Código sobre avería gruesa.

SECCION 3.ª Escalas en viaje.

1.ª CLASE. **Escala forzosa.**—En las condiciones de la póliza que hemos adoptado, y lo mismo en casi todas las demás, se garantizan los riesgos de escala forzosa que no vaya seguida de operaciones de comercio, y por lo tanto, no reclaman dichos riesgos aumento de premio, porque ya está incluido en el de la tarifa ordinaria.

2.ª CLASE. **Escala voluntaria sin cambio de rumbo.**—La escala voluntaria sin cambio de rumbo, reclamaria un *aumento* de premio de 1/8 por 100 cada una, por el mayor riesgo que ofrece el viaje con ella, que el directo; tanto porque la escala puede retardar el viaje, como por el riesgo de entrada y salida de puerto, aunque este sea de los conocidos como poco peligrosos.

Sin embargo, las pólizas de varias Compañías, inclusa la que hemos

adoptado, conceden gratis una escala voluntaria sin cambio de ruta, y señalan 1/8 por 100 por cada una más que se haga.

Esta concesion se funda en que muchas veces se verifica el seguro, particularmente el de carga, ignorando si se harán ó no escalas voluntarias; y, para evitar dudas ó litigios en caso de siniestro, se ha condicionado en la póliza, teniendo en cuenta que en las tarifas está comprendido el aumento de premio por una escala.

Esto no impide que, si cuando se hace el seguro se supiese que se ha de verificar escala en puerto conocido por muy peligroso, ó con paso de barra, se contrate el *aumento* de premio proporcionado al peligro, segun las noticias de varios puertos que se hallan en la pág. 25.

Las escalas ordinarias en los viajes con buques de vapor, no reclaman *aumento* de premio, á no ser que tengan que pasar alguna barra peligrosa.

3.ª CLASE. **Escala con cambio ó contra rumbo.**—Una escala voluntaria sin cambio de rumbo, hemos dicho que por lo general no reclama aumento de premio; pero si para verificar dicha escala se tuviese que variar de un modo notable la derrota natural de un viaje directo ó sin escala, deberá exigirse el *premio* proporcionado á la mayor duracion del viaje ó riesgo del contra rumbo, ó será mejor atenerse al premio señalado en la tarifa ordinaria para *dos viajes*, esto es, un viaje desde el puerto de salida al puerto de escala, y otro desde este al de destino, haciéndolo constar en la póliza.

Ejemplo de un viaje que se convierte en dos.—Así como un viaje de Cádiz á la Habana, con escala en Puerto-Rico, no reclama aumento de premio para el viaje de Cádiz á la Habana, porque la escala ya está comprendida en la tarifa, y no hay contra rumbo, así el viaje de la Habana á Cádiz con escala en Puerto-Rico, reclama el premio de 1 por 100 señalado en la tarifa para el viaje de la Habana á Puerto-Rico como un viaje, y el de Puerto-Rico á Cádiz reclama otro 1 por 100 como otro viaje. Esto consiste en que la escala de Puerto-Rico en el viaje de la Habana á Cádiz, exige una derrota muy distinta y más peligrosa que la que seguiria el buque sin aquella escala, ó en un viaje directo de la Habana á Cádiz.

En el mismo caso se encuentran otros puntos, especialmente los de los mares de las Antillas, por las causas explicadas en la aclaracion 1.ª de la tarifa ordinaria. (Documento núm. 5.)

4.ª CLASE. **Escala retrógrada ó travesías en viajes intermedios.**—En los seguros para ó de Chile y el Perú, no se deben asegurar escalas retrógradas ó travesías que se llaman *viajes intermedios*, si no se obtiene el *aumento* de premio correspondiente, no debiendo olvidar que el Perú comprende hasta Payta inclusive.

Los viajes intermedios deben clasificarse por sus distancias y los riesgos de las costas, que es el modo de conocer su mayor ó menor dificultad.

El viaje desde Chiloe á Valparaiso en verano, desde Octubre á Mayo, puede hacerse en seis ú ocho dias. Entonces, para volver desde Valparaiso á aquel puerto ó á uno de los intermedios, es preciso más tiempo, porque el viento generalmente es del S. E.

En invierno, á saber: de Mayo á Octubre, sucede todo lo contrario, y cuanto más se va al S., el tiempo es peor y el viento más variable. Entre Valparaiso y Payta, como el viento sopla siempre de la parte del S. E., los viajes, caminando al N. en una extension de 25°, se hacen siempre viento en popa en 6, 8, 10 ó 20 dias, segun la distancia; el riesgo es casi ninguno. El peligro está al acercarse á las costas, ocultas frecuentemente por la cerrazon, y el desembarque de las mercancías se hace con las embarcaciones menores del buque y en parajes poco cómodos.

En el regreso se emplean de Guayaquil y Payta:

A Lima de 20 á 30 dias.

A Valparaiso de 26 á 40.

A la costa intermedia hasta Chiloe, de 35 á 50.

De Lima ó la costa intermedia hasta Valparaiso, si el buque es muy velero, de vuelta y vuelta, de 15 á 20 dias; y tomando altura de Lima á Valparaiso de 20 á 40 dias.

Todos estos viajes se hacen ó de vuelta y vuelta, ó tomando altura y yendo á buscar los vientos variables. De todo esto se deduce que estas escalas retrógradas no pueden concederse sin *aumento* de premio proporcionado. En general son viajes de poco riesgo, y sólo al aproximarse á las latitudes altas de Chile, pueden ocasionar algunas averías los malos tiempos, sobre todo en los meses de Junio, Julio y Agosto.

De Valparaiso á Panamá.	de 25 á 30 dias.
De Lima á Panamá.	15 á 20
De Guayaquil á Panamá.	10 á 15
De Valparaiso á la costa de Nicaragua y Guatemala.	30 á 40
De Lima á Guayaquil.	6 á 10
De Valparaiso á San Blas, Acapulco y Mazatan. . .	40 á 50

Algunas veces no es más largo el viaje á Californias, lo cual depende de la estacion.

De la California á Guayaquil.	40 á 50
A Lima.	50 á 75
A Valparaiso.	45 á 65

Se preguntará acaso por qué se necesita más tiempo para ir á Lima. Consiste en que el buque tiene que ir tambien á buscar los vientos variables en alta latitud, y despues tiene mucho más camino que hacer para retrogradar y aproximarse á la costa.

Desde San Blas y Acapulco á Guayaquil y Lima, los viajes duran frecuentemente 8 á 10 dias más que desde estos mismos puntos á Valparaiso; porque son necesarios tantos dias para alejarse de la costa como para volver á ella cuando las brisas son del N.

5.ª CLASE. **Escala con trasbordo.**—Cuando se asegura sobre carga con la condicion de trasbordo en buque determinado, en punto de escala y en buena estacion, el riesgo de descarga y vuelta á cargar reclama el *aumento* de 1/8 por 100; pero si el punto del trasbordo fuese muy peligroso y en mala estacion, el aumento deberá ser en proporcion del peligro. Si el trasbordo se tuviese que hacer en buque indeterminado, además del citado aumento, se ha de tener presente para fijar el premio ordinario, que se ha de aumentar, considerando el buque como no cotizado ó de cotizacion dudosa. Véase pág. 36.

SECCION 4.ª Estadias.

1.ª CLASE. **Estadias de buque en viaje sencillo y redondo.** —Las pólizas que hemos adoptado garantizan los riesgos en el viaje

sencillo, desde el momento en que el buque leva anclas en el puerto de salida hasta veinte y cuatro horas despues de haber fondeado en el del destino.

En los viajes redondos ó de ida y vuelta, la póliza de las Compañías catalanas (Documento núm. 2) establece el 1/2 por 100 de *sobre premio* al mes sobre la cantidad asegurada, por el tiempo que exceda de ocho dias, y como la póliza de la Compañía española, no garantiza estadias que no se contraten por condicion particular en la póliza, si se quisiese poner dicha condicion, reclama el *aumento* de 1/8 por 100 de premio sobre la cantidad asegurada por cada quincena que empiece, siendo la estadia en buena estacion y en puerto no designado como peligroso para la estadia. En mala estacion será *doble* ó de 1/4 por 100; y en puerto ó mar más peligroso, el *aumento* proporcionado al peligro.

2.ª CLASE. **Estadias de carga.**—En los seguros de carga, las pólizas garantizan los riesgos desde que la carga pierde tierra en el punto de salida hasta que se desembarca en tierra en el punto del destino; pero suelen ocurrir detenciones que pueden considerarse estadias asegurables. Por ejemplo, un buque que se pone á la carga á recibir varias partidas de diferentes cargadores, el embarque suele durar mucho tiempo, de modo que las primeras partidas embarcadas corren un riesgo más duradero que las últimas. Por eso está condicionado en la póliza de la Compañía española (Documento núm. 4) que el asegurado *pagará* 1/4 por 100 de premio sobre la cantidad asegurada por cada mes principiado cuando el retardo alcance á tres meses desde la fecha del seguro hasta que el buque se haga á la vela; pero si el retardo ó estadia fuese en mala estacion ó en puerto peligroso, se *aumentará* el premio en proporcion del peligro.

3.ª CLASE. **Estadias de descarga.**—El retardo voluntario en la descarga, esperando el capitan las órdenes del consignatario, que trate de vender la carga antes de desembarcarla ó para que vaya á otro puerto, segun los precios del mercado ó de alquiler de almacen, suelen ocasionar disputas en un caso de siniestro, si dicho retardo voluntario no se ha condicionado en la póliza. De consiguiente, si para evitarlas se quieren garantizar los riesgos por dicho retardo, se llevará el mismo *sobre premio* que se ha indicado para las estadias de buque, cuando la carga no sea de clase expuesta á deterioro. Si fuese bacalao, cueros y demás clase de car-

ga expuesta á deterioro, no suelen asegurarse sus estadias ó retardo, ó se *aumenta* el premio proporcionado al mayor peligro por deterioro, sobre todo si en este pudiese confundirse el de vicio propio con el de avería particular, en los casos en que el buque sufriese varamiento, choque ó abordaje.

SECCION 5.ª Cuarentenas.

1.ª CLASE. **Cuarentena en el puerto del destino.**—Los riesgos en cuarentena en el puerto del destino reclaman 1/4 por 100 de *sobre premio*.

2.ª CLASE. **Cuarentena con prolongacion de viaje.**—Cuando se haya de hacer cuarentena con prolongacion de viaje á otro puerto distinto del de su destino, por no admision por causas políticas ú otro motivo de fuerza mayor, se *regulará* el premio segun la prolongacion y riesgos que esta ofrezca.

Esta clase de aumento de premio suele estar condicionado en las pólizas impresas para evitar dudas en caso de siniestro; pero como podria abusarse no pagando el *sobre premio* en caso de un feliz viaje prolongado, el asegurado deberia avisar la prolongacion para acreditar su buena fe al asegurador, tan pronto como tuviese noticia de aquella.

CAPITULO VI.

RIESGOS DE GUERRA Y PIRATAS.

—

SECCION 1.ª Guerra.

Algunas Compañías extranjeras garantizan en sus pólizas el riesgo de guerra sin restriccion en tiempo de paz, y sin perjuicio de excluir el riesgo en caso de declaracion de guerra en los seguros sucesivos ó *aumentan* en estos el premio en proporcion del riesgo.

Las demás Compañías extranjeras y casi todas las españolas, garantizan tambien el riesgo de la declaracion de guerra, hostilidades ó represalias *sobrevinientes*, pero con la restriccion de un *aumento* de premio regulado por peritos.

Este aumento de premio se entiende para los seguros pendientes al

tiempo de declararse la guerra. Para los sucesivos, es costumbre poner en las pólizas, durante la guerra, y tambien desde el momento en que haya temores de que sobrevenga, la nota *no se responde de los riesgos de guerra, represalias, hostilidades ni sus consecuencias*, ó bien la de que se garantiza, mediante el *premio* proporcionado al cálculo de los riesgos que ofrezca la guerra ó temores de que sobrevenga, segun el viaje que se asegura, la bandera ó pabellon del buque, las naciones beligerantes y otras muchas circunstancias que es menester tener presentes para calcular el premio de dichos riesgos.

Este cálculo es muy difícil de hacer acertadamente con alguna anticipacion; pues, aunque para ello se esté muy al corriente de la política de todas las naciones, sin embargo en política suelen ocurrir peripecias tan raras que muchas veces sucede todo lo contrario de lo que se habia calculado con antelacion.

En los seguros á término ó de viaje muy largo, suele ponerse la expresada nota de no responder de riesgos de guerra aunque sean pocos los temores de que sobrevenga, ó la condicion de que se responde pagando el premio proporcionado.

SECCION 2.ª Piratas.

La piratería con buques armados para robar en el mar ó en las costas, va desapareciendo afortunadamente; pues, aunque quedan todavía algunos piratas en ciertos mares, no obstante son de menos importancia que en otros tiempos.

En el Adriático y más en el Archipiélago filipino, quedan todavía algunos piratas. A estos últimos se persigue en el dia con actividad con los vapores de guerra á propósito que nuestro gobierno ha destinado á dicho Archipiélago; siendo de esperar que no tarde la extincion de la plaga de piratas que tantos perjuicios ha ocasionado á la navegacion y comercio marítimo.

Los filibusteros americanos y los raqueros de Bahama suelen hacer algunas piraterías. No hace muchos años que salieron de la Guaira varios buques cargados de cacao, de los cuales no se han tenido más noticias; y se sospecha muy fundadamente que la pérdida total de varios buques

en poco tiempo, con cargamentos de tanto valor como los de cacao, sería por haber caido en manos de piratas que probablemente asesinarian las tripulaciones para robar el cargamento.

Las pólizas de seguros, y entre ellas las que hemos adoptado, garantizan el riesgo de piratas ó *saqueo* en circunstancias ordinarias; pero, cuando hay noticias de la existencia de piratas en los mares en que se asegura la navegacion, ó cuando hay temores de guerra ó de que se den patentes de corso, que muchas veces se convierten en piratería, entonces se excluye por nota manuscrita en la póliza, el riesgo de piratas, y por lo regular se pone dicha nota incluyéndola en la que se excluyen los riesgos de guerra en esta forma: *No se responde de los riesgos de guerra, represalias, hostilidades*, PIRATERÍA y *sus consecuencias*, ó se garantiza el riesgo con el aumento de premio proporcionado á las circunstancias.

En los seguros á termino de más de tres meses ó por viaje en seguro de buque ó carga para ó de algun punto, sobre el cual hubiese temores de guerra ó piratas, deberá ponerse siempre la citada nota de exclusion de dichos riesgos, haciendo en este caso la *rebaja* de una vigésima parte del premio de tarifa ordinaria ó la nota de responder de dichos riesgos con el *aumento* de premio proporcionado.

CAPITULO VII.

RIESGOS DE BARATERÍA.

El que sea mayor ó menor el premio ó aumento de premio para garantizar el riesgo de baratería, depende de varias circunstancias que presentan muchas dificultades para asegurar esta clase de riesgo.

En los seguros marítimos ocurren diferentes clases de barateríaas: unas con dolo ó fraude para lucrarse una ó más personas, y otras por ineptitud, descuido ó malicia del capitan ó equipaje en perjuicio de tercero.

Aunque la palabra *baratería* en los asuntos marítimos va siempre acompañada de la de *patron ó capitan*, debe tenerse presente que tambien las hay de naviero, cargador ó asegurado; pero como estas son difíciles sin la colusion de patron ó capitan, por eso todas las barateríaas se denominan de patron ó capitan, aunque las haya de otras clases.

Antiguamente la mayor parte de los aseguradores garantizaban en sus pólizas el riesgo de baratería; pero tambien entonces cobraban premios dobles ó triples que ahora. La baja de premios les obligó primero á no garantizar la baratería en los seguros sobre el casco y aparejos, y despues la excluyeron tambien casi todas las Compañías de los seguros de carga.

No se crea que, por haber excluido los aseguradores el riesgo de baratería, no tengan que pagar la mayor parte de las que ocurren. Como son muy difíciles y costosas de probar y el crédito de las Compañías se resiente de los litigios, resulta que muchas veces prefieren pagar los siniestros, aunque haya sospechas fundadas de baratería, á exponerse al resultado dudoso y costoso de la prueba; á no ser que la baratería sea tan escandalosa que reclame la persecucion de los culpables, no tanto por el importe de la baratería como para que dicha persecucion sirva de algun freno á fin de evitar otras sucesivas.

De lo expuesto se deduce que, aunque el riesgo de baratería esté excluido de la póliza, no obstante es uno de los más peligrosos y extraordinarios que recaen sobre los aseguradores; y supuesto que los premios ordinarios de los seguros han disminuido tanto, conviene que los aseguradores estén siempre muy prevenidos contra la mala fe de algunos capitanes, armadores ó navieros y cargadores, resolviéndose más bien á no suscribir un seguro que á hacerlo cuando haya sospechas, por ligeras que sean, ó á lo menos á *aumentar* el premio proporcionado á la gravedad de la sospecha. Esto se entiende para los seguros sin responder del riesgo de baratería; pues para garantizarlo con nota manuscrita en la póliza es difícil la apreciacion de este riesgo, porque consiste principalmente en la más ó menos moralidad del capitan y equipaje, naviero, cargador, consignatario y demás personas que tengan que intervenir en la navegacion y comercio marítimo relacionado con el seguro.

No obstante, para que se pueda hacer con alguna aproximacion el cálculo del *aumento* de premio para garantizar el riesgo de baratería, explicarémos las diferentes clases en que se divide y los más ó menos peligros que ofrece cada una de ellas.

1.ª CLASE. **Baratería sin lucro ni dolo.**—Se entiende las faltas de capitan y equipaje por descuido, mala maniobra, disposiciones

contrarias al contrato de fletamento y demás actos que, sin mediar lucro, ocasionan perjuicios á un tercero.

2.ª CLASE. **Baratería sin lucro y con dolo.**—Son aquellas en que concurren las mismas circunstancias que las expresadas en la clase anterior, excepto la de *descuido*, cuando se obra deliberadamente con malicia, para ocasionar daño en perjuicio de tercero.

3.ª CLASE. **Baratería de patron.**—Cuando se habla de baraterías, suele usarse más la palabra de patron que la de capitan, pues antiguamente en el Mediterráneo se entendia por patron, aún el que en el Océano se llamaba capitan. Ahora llamamos *patron* al que manda buque pequeño y *capitan* al que manda buque grande.

El buque pequeño dedicado al cabotaje mandado por *patron*, es más á propósito que el buque grande mandado por capitan, para las baraterías de una falsa protesta, haciendo figurar en ella averías gruesas que hayan sido simples, ó echazon al mar de efectos del buque ó de carga, que hayan sido ocultados, trasbordados ó descargados clandestinamente.

En la seccion de *buques* se ha indicado, que los pequeños dedicados al cabotaje, reclaman aumento de premio; pues además de que no suelen ir tan bien mandados y pertrechados como los grandes, se prestan más á las pequeñas baraterías con falsas protestas.

4.ª CLASE. **Baratería de capitan.**—Aquellas baraterías en las cuales el capitan se marchaba con buque y carga á venderlo para robar su importe, no volviendo al punto de su matrícula ó convirtiéndose en pirata, ó volviendo figurando un naufragio con pérdida total, se van haciendo muy raras, sobre todo de capitanes españoles y en tiempos de paz; pues cuando hay guerra son más frecuentes así en los capitanes como en los patrones.

5.ª CLASE. **Baratería de valor figurado.**—La experiencia adquirida en el exámen de los documentos de muchos siniestros, nos ha enseñado que las grandes baraterías casi siempre van acompañadas de *exceso de valor* ó de *valor figurado* en el seguro de buque ó de carga ó en ambas cosas á la vez. Esto nos hace llamar la atencion de los asegurados y aseguradores de buena fe; porque creemos que el exceso de valor ó el valor figurado en el seguro, constituye una clase de riesgo tan

peligroso y ocasionado á pérdidas, gastos, disgustos y litigios, que no es posible calcular el premio que deberia exigirse para que compensase la garantía de dicho riesgo. Por otra parte, en los seguros marítimos es una máxima la de que *no se debe asegurar lo que no puede perderse* y en este caso se encuentran los valores figurados. No obstante, hay la mala costumbre de asegurarlos; y siendo el valor figurado el principal orígen de las grandes baraterías, segun acabamos de indicar, nos ocuparémos de este asunto con la extension que reclaman su importancia y gravedad.

Segun el espíritu del Código de Comercio, la ley prohibe el seguro sobre valores figurados; pero en sus disposiciones se encuentra alguna confusion que puede dar lugar á que se crea que los autoriza, por cuyo motivo vamos á analizar los artículos referentes á este punto.

El 854 señala el valor que puede asegurarse sobre el buque y el 855 el de la carga.

Pero el primer párrafo del 856 establece que la suscricion de la póliza induce presuncion legal de que los aseguradores reconocieron justa la evaluacion hecha en ella; y aunque en el párrafo segundo les admita prueba, siempre esta es muy difícil de obtener. El artículo 857, en su primer párrafo, trata del valor exagerado, sin dolo, que podrá reducirse al legítimo; pero el párrafo segundo dice que no podrá reducirse el valor cuando se sepa el paradero ó suerte de la nave.

Algunos aseguradores siguen la mala costumbre que antes hemos indicado de admitir de buena fe en el seguro el valor del buque ó de la carga que les dice ó solicita el asegurado, sin tener tan presente como convendria á sus intereses, lo que previenen los citados artículos del Código que acabamos de copiar, ni las fatales consecuencias del valor exagerado, así por la dificultad de la prueba como por la de que el asegurador conozca, antes de saberse noticias del paradero y suerte de la nave, que el valor del seguro esté exagerado.

En cuanto á los seguros sobre carga, la exageracion de valor no es tan peligrosa como en los de buque, á no ser que el cargador fuese el mismo naviero ó capitan. Cuando la carga se compone de diferentes par-

tidas que pertenezcan á varios dueños, entonces todavía es menos peligroso el valor exagerado.

Respecto al valor exagerado en el seguro sobre buque, es mucho más peligroso que en el de carga, pero tambien es más fácil de conocer si hay ó no exageracion al tiempo de suscribir el seguro, siempre que se observen las reglas que hemos indicado en este MANUAL sobre cotizacion de buques. De paso volvemos á recomendar estas reglas, sobre todo la de que no debe suscribirse seguro alguno sobre buque cuando no se sepan á lo menos sus años de vida, toneladas de arqueo ó registro, clase de maderas, aparejos, forro y demás circunstancias necesarias para poder calcular aproximadamente el valor que tenga el buque al tiempo de suscribirse el seguro.

Los aseguradores deben tener muy presentes las fatales consecuencias que les puede ocasionar esa mala costumbre de admitir seguro de buque viejo y malo, por el mismo valor que tenia cuando era nuevo y bueno.

Un buque viejo y malo que se asegure por su verdadero y actual valor, no hay duda que correrá más riesgo que otro buque nuevo y bueno; pero esos mayores riesgos estarán compensados si se lleva el aumento de premio segun la cotizacion del buque.

Si el buque viejo y malo se asegura con un valor muy exagerado, como es costumbre en varios puntos, no hay premio que compense la infinidad de riesgos que corre el asegurador, y sobre todo el de exponerse á tener que pagar pérdidas que ya existian antes de hacer el seguro.

Sin embargo, está tan generalizada la mala cotumbre de asegurar buques viejos por más valor del que realmente tienen, que esto nos hace creer que la mayor parte de los asegurados y aseguradores, hacen esta clase de seguros más bien por costumbre é inexperiencia que con mala fe, sin reparar en este caso que hacen una operacion que en lugar de seguro debe llamarse juego, pero juego de mala clase, que falsea el noble objeto del seguro marítimo, instituido para resarcir lo que se pierde, y como lo que no existe no puede perderse, tampoco debe asegurarse.

Los aseguradores y asegurados de buena fe que aún siguen la mala

costumbre de admitir valores figurados en el seguro, no han calculado sin duda el mal negocio que hacen.

Si el seguro termina sin siniestro ó con él, pero de poca importancia, el asegurado se perjudica por haber pagado el premio inútilmente sobre una cantidad figurada que ha hecho subir el importe de la franquicia, é impedido por ella el resarcimiento de la verdadera pérdida. Si por el contrario ocurren durante el término del seguro averías de alguna consideracion en el casco, velámen ó aparejos, lo cual es tan probable en los buques viejos, como lo es el que aunque las averías no sean de gran consideracion se convierten no obstante en pérdidas totales; si esto acontece, repetimos, el asegurador se perjudica, porque no ha recibido más que una *pequeña cantidad* por el premio y tiene que pagar una *gran cantidad* figurada que no se ha perdido ni podido perderse durante el seguro.

Tal vez se dirá, que hecho el seguro de buena fe por una y otra parte, cada una de ellas debe conformarse con los resultados que le depara la suerte. Pero nosotros, que antes de escribir este MANUAL, dijimos, al anunciar el establecimiento del Comité central de seguros marítimos que su principal objeto era el de promover la mejora en este negocio, en beneficio de asegurados y aseguradores, no podemos dejar de consignar ahora los riesgos extraordinarios de esa mala costumbre de asegurar valores figurados.

Algunos defienden la costumbre de asegurar por el mismo valor un buque viejo, que el que tuvo cuando era nuevo, creyendo que cada Compañía de seguros es una *caja de ahorros*, en la cual el naviero va depositando el importe del premio del seguro, no sólo para que la caja le resarza las pérdidas por las averías ó naufragio, por accidente de mar ó caso fortuito, sino tambien las que ocasiona el *uso ó vicio propio de la cosa*. Si no hubiese más que una Compañía de seguros ó bien los navieros asegurasen sus buques constantemente en una sola Compañía, y esta exigiese el premio proporcionado al riesgo del uso ó vicio propio, entonces aquella idea tendria algun fundamento; pero, cuando son tantas las Compañías que se hacen la competencia en la rebaja de premios y tantos los navieros que no son constantes en asegurar en una misma Compañía; sobre todo

cuando los seguros se contratan sin garantizar el riesgo de vicio propio de la cosa, segun el último párrafo del art. 862 del Código de Comercio y segun claúsula expresa é impresa en la póliza del seguro que excluye de él dicho riesgo; las Compañías podrán considerarse como cajas de ahorros para resarcir las pérdidas por accidente de mar ó caso fortuito, pero no los de vicio propio, supuesto que no reciben premio alguno para garantizar este riesgo.

La reforma de esa mala costumbre de asegurar valores figurados, la creemos tan importante y urgente, que nos hace volver á llamar la atencion de los aseguradores y asegurados de buena fe que quieran ayudarnos en procurar la mejora en el negocio de seguros marítimos. Advertirémos á aquellos á quienes la experiencia no se lo hubiese demostrado que, en los siniestros de mar en que median seguros de valor figurado, ocurren con frecuencia circunstancias tan complicadas que ponen en lucha los intereses del asegurado con los del asegurador y en peligro la buena fe con que se hubiese hecho el seguro. Mayor peligro hay todavía si este se ha hecho libre de averías ó sólo á pérdida total, como es tambien costumbre en los seguros sobre buque viejo y de valor figurado. Esto es otra mala costumbre que tambien debe abolirse en los seguros de buque con valor exagerado ó figurado.

Si los aseguradores y asegurados de buena fe reflexionasen un poco sobre el círculo vicioso en que se encierran cuando aseguran un buque viejo con valor exagerado y libre de averías, es bien seguro que la pluma se les caeria de la mano antes de firmar la póliza.

Reasumamos en pocas palabras lo que generalmente acontece á un buque asegurado con tales condiciones.

Es posible que tenga que arribar forzosamente para reparar averías ó embestir la costa más inmediata para el salvamento comun; lo cual es muy fácil que suceda en un buque viejo que, aunque no encuentre mal tiempo en el viaje, puede descubrir una vía de agua por estar el forro gastado, las estopas aventadas, ó alguna tabla del casco podrida.

Descubierta la vía de agua, es probable que tengan que forzarse las velas para arribar ó embestir, antes de que el buque se vaya á pique.

Las velas forzadas, es muy fácil que se rompan siendo viejas ó usadas.

Las averías en el velámen ó aparejos y el aumento consiguiente en la vía de agua por la navegacion forzada, podrán ocasionar que el buque se quede sin gobierno ó dormido y reclamar el sacrificio de cortar ó arrojar al mar varios efectos y hasta tal vez parte de la carga.

En tales y tan tristes momentos, que tantas veces hemos leido en las protestas de mar y algunas presenciado estando á bordo, los esfuerzos que naturalmente harán el capitan y tripulantes para salvar el buque y con él sus vidas, si bien serán una garantía para los intereses del asegurador y asegurado, no obstante si el buque llega á la costa con varamiento ó sin él, la garantía citada desaparece y entra la complicacion más completa que puede imaginarse, entre los intereses del capitan, naviero, cargador y aseguradores, y la lucha de dichos intereses con la buena ó mala fe de todas las personas interesadas en el siniestro.

Si el buque puede rehabilitarse para continuar su viaje, debe hacerse la reparacion, tanto para llevar la carga al punto de su destino, como porque en tal caso no procede el abandono del buque, segun el artículo 922 del Código de Comercio. Sin embargo, el costo sólo de la reparacion es muy probable que sea mayor que el verdadero valor que tuviese el buque antes de emprender el viaje; porque se habrán de reponer objetos nuevos, que por lo general cuestan más caros en punto de arribada, reemplazando á otros viejos y de menos valor.

La reparacion ocasionará otros gastos de muchísima consideracion, por los salarios y alimento de la tripulacion, durante el tiempo que la nave esté detenida y reparándose.

Tendrá que sacarse un préstamo á la gruesa con intereses muy crecidos.

Habiendo mediado en el siniestro sacrificio ó echazon, será preciso acudir á la autoridad para que nombre peritos que reconozcan el buque, sus averías y el costo de repararlas, ocasionando todo esto otra infinidad de gastos indispensables, la mayor parte de los cuales tendrá que pagarlos el naviero, por no haberse garantizado en el seguro del riesgo de averías.

El honrado capitan que tal vez habrá expuesto su vida para sacar el buque á flote del varamiento sufrido, escribirá al naviero avisándole la

desgracia, y pidiéndole instrucciones que esperará inútilmente, ó será difícil que las reciba satisfactorias, porque el naviero, honrado tambien, pero hombreque como comerciante debe calcular sobre la suerte de sus negocios, cuando reciba la carta del capitan, y vea los esfuerzos de este para salvar el buque, si bien en un primer impulso de honradez y agradecimiento, tomará la pluma para darle las gracias y mandarle que haga reparar el buque, despues cambiará de idea entrando en otro órden de consideraciones. Considerará que, para rehabilitar el buque, es indispensable hacer grandes desembolsos, la mayor parte de los cuales se convertirán en gastos para remendar una cosa vieja, y que valdrá menos de lo que llegue á importar la reparacion. Y ¿qué sucederá si al hacer este cálculo compara la cantidad *que perderá* en hacer reparar el buque viejo, con la *que ganaria* si se hubiese perdido del todo?

No pararán aquí los daños. ¿Qué sucederá si entonces recuerda el naviero que el buque antes de emprender el viaje no valia más, puesto en venta, que una cuarta parte de la cantidad exagerada que se hizo figurar en el seguro, y que el haber pagado premio sobre el valor figurado seria otra pérdida, si se continuara, obrando legal y honradamente en todas las operaciones del siniestro? ¿Qué sucederia si, antes de emprender el buque el viaje, el naviero y capitan hubiesen calculado lo fácil que es que á un buque muy viejo le suceda una arribada forzosa para reparar averías, ó una embestida en la costa más inmediata para el salvamento comun, si hubiesen calculado tambien que salvándose el buque de un varamiento, no obstante el capitan y el naviero se quedarán sin buque y con muchos gastos (porque esto es lo que generalmente sucede) y que dejando perder el buque en el varamiento, en la costa ó en alta mar, refugiándose la tripulacion en la lancha ó en otro buque, el capitan podria mandar otro buque nuevo que pagaria el asegurador, y que, si bien el naviero perderia por un lado la quinta parte no asegurable de un buque viejo de poco valor, por otro ganaria un buque nuevo de un valor tal vez cuatro veces mayor que el que realmente tenia el viejo? ¡Qué situacion tan crítica la de un honrado naviero cuyos intereses y la fuerza de las circunstancias indicadas en un seguro de valor figurado, le obliguen á calcular sobre *lo que perderia obrando bien y lo que ganaria obrando mal!*

La prevision que deben tener los aseguradores, reclama que no consientan esa lucha de intereses con la buena fe. Deben evitar el peligro de las malas tentaciones; sin olvidar que, cuando se presentan casos como los indicados en los cuales, si se obra bien se pierde, si se obra mal se gana, la buena fe no puede menos de correr mucho peligro, y que aún suponiendo que llegue á vencer, de todos modos el buque viejo asegurado con valor figurado y libre de averías, tiene muchas probalidades de que sea condenado por innavegable antes de terminar el seguro.

En este caso, que tambien es tan frecuente, viene la confusion entre lo que previenen sobre abandonos los arts. 901, 902 y 922 del Código de Comercio. El primero dice que procede el abandono cuando la deterioracion de las cosas aseguradas disminuya su valor en las tres cuartas partes de su totalidad. ¿Y qué totalidad es esa? ¿La del valor del buque cuando era nuevo, ó la del valor del buque cuando ya es viejo? La ley no lo aclara. Si se acude á los anteriormente citados arts. 856 y 857, ya hemos hecho notar que la prueba sobre el valor de una cosa perdida, ó que no existe, es difícil, sino imposible, y que de todos modos esta prueba ya seria inútil, ó se pretenderia que lo fuese, supuesto que debia haberse hecho antes de saberse el paradero y suerte de la nave, segun lo previene el último párrafo del citado art. 857. En este caso, la totalidad del valor de que habla el art. 901, se entiende, á lo menos por algunos asegurados, que es la del valor que se ha fijado en la póliza, aunque haya sido tres ó cuatro veces mayor que el que realmente tuviese el buque si entonces se hubiese puesto en venta. De manera, que desde el momento en que se firma la póliza con dicho valor exagerado, el buque queda condenado á que se declare innavegable en su primera arribada forzosa, aunque sean muy pocas ó ningunas las averías durante el seguro; supuesto que las tres cuartas partes de que trata el mencionado artículo 901, ya las tenia perdidas el buque cuando se firmó la póliza.

Una póliza de seguro de esta clase, puede dar lugar á que por lograr ganancias fabulosas y contrarias al objeto del seguro, se desee la pérdida de un buque que no valga más que unos 50.000 rs. para cobrar 200.000 del inexperto asegurador, ocasionando con esto tambien la pérdida del valor de la carga, y facilitando el medio de que se cometan actos hasta *espantosamente criminales*, ora lanzando buques á un viaje peligroso

y más peligroso todavía por las malas condiciones de aquel, ora comprometiendo de este modo la vida de los pobres tripulantes, que podrán perecer con el buque y carga entre la furia de los elementos, sirviendo de inocente instrumento en una especulacion de baratería de mar, que probablemente no será castigada, porque en el caso indicado se habrá cometido, preparado y consentido en tierra y á mansalva.

Se dirá tal vez que en el mismo Código de Comercio se establecen precauciones para evitar tantos males, puesto que se previene en el artículo 648, que antes de ponerse el buque á la carga, se debe verificar un reconocimiento pericial y prolijo de su estado, y que no hallándolo seguro, se suspenderá el viaje hasta que se hagan las reparaciones necesarias.

En el 902 se establece tambien, «que la accion de abandono no com»pete sino por pérdidas ocurridas despues de comenzado el viaje», y en el 922, «que no se admitirá el abandono por causa de inhabilitacion para »navegar, siempre que el daño ocurrido en la nave fuere tal, que no se »la pueda rehabilitar para su viaje.» Pero nosotros que hemos examinado y liquidado algunos miles de siniestros de mar, podemos decir, y con nosotros otros aseguradores, navieros, capitanes y cargadores, que no siempre se interpretan ni observan extrictamente los citados artículos del Código, y que á pesar de que algunas pólizas de seguro tienen condiciones impresas y expresas para evitar dudas sobre algunos de estos casos, todavía se ha disputado contra lo tan terminantemente contratado, y se sigue aún disputando en algunos expedientes que tenemos á la vista, cuyos nombres no citamos para no herir susceptibilidades.

Reforma que creemos indispensable en los seguros con valor figurado.

Para evitar los males ó clase de baratería que acabamos de indicar, quítese esa mala costumbre de asegurar buques viejos con valor figurado. Exíjase antes de contratar el seguro la tasacion del buque, ó á lo menos la declaracion del naviero, de los años de vida que aquel cuenta, sus toneladas, y cuando tenga cinco años, rebájese de su valor primitivo una cuarta parte, á los diez años una mitad, y á los quince tres cuartas partes.

Cuando no sea posible ó conveniente la tasacion pericial para ahorrar gastos de pericia, calcúlese que un buque bueno y nuevo de 200 toneladas, vale por término medio unos 200.000 á 250,000 rs., y que se aseguran sus cuatro quintas partes asegurables en 200.000 rs., ó sea á razon de 1.000 rs. por tonelada. Tomando este punto de partida, cuando el buque tenga cinco años de vida, asegúrense por sólo 150.000 rs. las cuatro quintas partes del buque á razon de 750 rs. por tonelada; á los diez años, por 100.000 rs. las mismas cuatro quintas partes ó 500 rs. por tonelada, y á los quince años por sólo 50.000 rs. las cuatro quintas partes, ó sea 250 rs. por tonelada.

Con esta prevision que tan fácil es de observar, no habrá los graves peligros que antes hemos indicado; y cuenta que sólo nos hemos referido á la operacion del seguro en que se haya obrado por todos de buena fe, pues si esta faltase en alguno de los que intervengan en un seguro y siniestro de buque viejo asegurado con valor figurado muy exagerado, y hecho el seguro libre de averías, entonces los intereses del asegurador estarán gravemente comprometidos si no pide un premio tan extraordinariamente alto, que impida la suscricion de la póliza de seguro de la clase expresada.

6.ª CLASE. **Baratería de malas noticias.**—Cuando se contrata un seguro, puede reinar muy buen tiempo, y sin embargo indicar grandes tempestades el barómetro.

El correo ó la llegada de un buque, puede traer malas noticias de tempestades, huracanes ó de averías ó naufragios ocurridos.

La legislacion habia previsto alguno de estos casos en el art. 893 del Código de Comercio que dice: «Será nulo todo seguro que se haga en »fecha posterior al arribo de las cosas aseguradas al puerto de su con»signacion, igualmente que al dia en que se hubieren perdido, siempre »que pueda presumirse legalmente que la parte interesada en el acaeci»miento tenia noticia de él antes de celebrar el contrato»; y en el 894 estableció para la presuncion legal, sin perjuicio de otras pruebas que son muy difíciles, la hora por legua en los términos siguientes: «Tiene »lugar aquella presuncion, sin perjuicio de otras pruebas, cuando ha»yan trascurrido, desde que aconteciere el arribo ó pérdida, hasta la »fecha del contrato, tantas horas, cuantas leguas legales de medida es-

»pañola haya por el camino más corto desde el sitio en que se verificó el »arribo ó la pérdida, hasta el lugar donde se contrató el seguro » Pero la rapidez pasmosa que han adquirido las comunicaciones por medio del vapor, y sobre todo por la electricidad, desde que se publicó el citado Código, al paso que ha traido grandes ventajas en general y en particular para el comercio marítimo, ha destruido la prevision del legislador en cuanto á las noticias para los seguros marítimos, dando lugar á que sean más frecuentes las baraterías de ó por malas noticias.

Entre tanto que se reforma convenientemente la ley en esta parte, que probablemente tardará, pues hace tiempo que debia haberse verificado y todavía no se ha hecho, recomendamos aquí, como ya lo hicimos en otra parte, cuando establecimos el Comité central, que los aseguradores pongan una condicion en la póliza de *no responder de riesgo alguno que haya empezado á correr antes de la fecha y hora del seguro.*

Bien sabemos que esta reforma ocasionará una revolucion en la costumbre actual de contratar los seguros, especialmente en los de carga en viaje de retorno; pero tambien sabemos que cuando se presenta un peligro con el cual puede introducirse impunemente la mala fe, los hombres honrados deben buscar los medios de evitar dicho peligro, y para esto, el mejor nos parece el seguro con anticipacion ó antes de empezar á correr los riesgos.

Aún con esta precaucion debe tenerse presente que las comunicaciones telegráficas pueden ser más rápidas que el curso de un huracan. Puede suceder que se verifique un seguro en un puerto en que reine buen tiempo, y haya llegado á él la noticia de un huracan empezado á mucha distancia; saberse el curso de su direccion y de la probabilidad de que alcance á dicho puerto ó punto en que se hallen los valores en buque ó carga que se aseguran en buen tiempo.

Tal vez se dirá que las buenas ó malas noticias tan pronto las puede saber el asegurado como el asegurador. Sin embargo, algunas veces es más fácil que las sepa antes el primero que el segundo, y en otras que el último no llegue á saberlas nunca ó no tenga medio de probarlas para defender sus intereses. Esto se explica fácilmente, con sólo considerar que el asegurado es el que propone el seguro, cuando puede tener noticias directas de punto determinado; y el asegurador espera á que se lo propon-

gan, no siéndole fácil que ya tenga entonces noticias particulares de todas partes. Esto explica tambien que, sin faltar á la ley vigente, cuya reforma en esta parte hemos dicho ser imprescindible, los seguros pueden verificarse entre tanto cuando ya se tengan temores muy fundados de pérdida y aún de que esta haya ocurrido, lo cual constituye una baratería que calificamos de malas noticias, y de la cual es difícil que se precavan los aseguradores que no adopten el medio que hemos indicado de poner en la póliza la nota de que «no se responde de riesgo alguno que »haya empezado á correr antes de la fecha y hora de la póliza» ó sea la suscricion del seguro con anticipacion, del cual nos ocuparémos más adelante en el capítulo VIII, seccion 5.ª, indicando el modo de realizarlo y sus ventajas.

Antes de concluir el capítulo de baraterías y en esta clase *de malas noticias* debemos ocuparnos tambien del art. 895 del citado Código de Comercio que trata de la *cláusula de buenas ó malas noticias* que se ponga en la póliza y de sus efectos. Pero, como dicha cláusula se pone pocas veces, sólo debemos decir que no es conveniente á los aseguradores el que la consientan por la razon que hemos expuesto anteriormente de que las malas noticias es más fácil que las sepan los asegurados que los aseguradores.

CAPITULO VIII.

RIESGOS PROCEDENTES DE LAS CONDICIONES ESPECIALES MANUSCRITAS EN LA PÓLIZA.

En los capítulos anteriores, nos hemos ocupado de la clasificacion y estimacion de los riesgos que tienen relacion con las condiciones *generales impresas* en la póliza; y ahora vamos á hacerlo de las *especiales* que suelen ponerse *manuscritas*.

SECCION 1.ª Pólizas de honor.

Las pólizas de honor son aquellas en que los seguros se contratan sobre fletes, ganancias calculadas y no realizadas y demás clases que no es-

tán autorizadas por el Código de Comercio, y que sin embargo suelen verificarse con las mismas pólizas de condiciones generales, impresas para los demás seguros, poniendo manuscrita una nota de confianza que salve la excepcion, prohibicion ó nulidad del seguro, y sujetando las partes contratantes á la buena fe y sólo al juicio de amigables componedores en caso de duda ó desavenencia.

La condicion principal pues de estos seguros, se funda en la *confianza completa y reciproca* entre asegurado y asegurador.

En Francia los seguros sobre fletes están muy generalizados, y lo mismo sucede en Inglaterra con los de ganancias calculadas y no realizadas, ó sea con aumento de valor en la factura: tambien suelen asegurarse las probabilidades sobre la vida humana puesta en riesgo marítimo; la última quinta parte del valor del buque y todas las demás cosas ó valores estimables á precio de moneda, que pueden perderse en los riesgos y azares de la navegacion, inclusos los géneros de ilícito comercio, contrabando de guerra y tráfico negrero.

Aunque nuestro objeto ha sido tratar en este MANUAL de toda clase de riesgos marítimos, estimando lo más aproximadamente posible, el precio ó premio de cada uno de ellos, no obstante hemos creido deber excluir los tres últimos citados y prohibidos.

En cuanto á los demás no autorizados, debemos observar que esta clase de seguros, además de la confianza completa en la moralidad del asegurado, asegurador, capitan, naviero, cargador y demás personas que tengan que intervenir en ellos, reclaman que el buque en que se haya de correr el riesgo, sea cotizado sobresaliente ó de 1.ª ó 2.ª clase.

La menor sospecha de falta de moralidad ó de mala cotizacion del buque, debe ser causa suficiente para no verificar el seguro de las clases no autorizadas, sobre todo los de aumento de valor en la factura cuando este sea exajerado, pues ya hemos dicho en el capítulo de baraterías que el valor exagerado ó figurado es su principal orígen.

1.ª CLASE. **Seguro de fletes.**—Los seguros de flete suelen tener una rebaja de premio del señalado en la tarifa ordinaria, cuando los riesgos se han de correr en buque cotizado de clase sobresaliente; pero como dicha clase de buque tiene señalada la rebaja correspondiente por su buena cotizacion, la condicion del seguro de flete no reclama aumento

ni rebaja, quedando compensadas algunas ventajas que presenta esta clase de seguro con la contra de no estar autorizado por el Código de Comercio.

2.ª CLASE. **Seguro de ganancias calculadas ó con aumento de valor en la factura.** — En algunos puertos es costumbre aumentar un 10 por 100 en el valor de la factura por ganancias calculadas y no realizadas, ó para cubrir gastos en caso de siniestro sin poner en la póliza la nota de confianza.

Nosotros creemos que se debe poner dicha nota para evitar desavenencia en aquel caso de siniestro.

Por el riesgo de aumento de valor en la factura no se hará *rebaja* de premio, y en cuanto á *aumento* depende este del grado de confianza que inspire el asegurado ó cargador, cuando el aumento de valor sea más del 10 por 100 sobre costo y costas, hasta puestos los efectos á bordo.

Se ha de tener presente que la baja de precio que pudieran tener dichos efectos en el punto del destino, segun la situacion del mercado, no es de cuenta del seguro, porque este sólo garantiza las pérdidas de mar.

Si en la duracion de un seguro concurren las circunstancias de haber garantizado el aumento de más del 10 por 100 en el punto de embarque; de retardo en el viaje por malos tiempos; de que la carga se componga de efectos expuestos á deterioro; de que el mercado en el punto del destino haya sufrido baja, y de que el buque conductor de la carga no sea de buena cotizacion, es muy de temer una pérdida total parecida á la que hemos explicado en la clase de *baraterías de valor figurado*. En su consecuencia, los aseguradores harán bien en tener presente cuando suscriban seguros sobre carga con aumento de valor exagerado, que esta clase de seguros reclama mucha prevision, buen buque, capitan muy honrado y que no haya la menor sospecha sobre la moralidad del cargador. De todos modos, cuando el aumento de valor en la factura pase del 10 por 100, cuanto mayor sea más peligrosos serán los riesgos que correrá el asegurador, lo cual le hará comprender que en esta clase de seguros no es suficiente garantía para él el exigir un alto aumento de premio.

Su garantía está más bien en la moralidad de las personas que tengan que intervenir en toda la operacion, y por lo tanto la menor sospecha

debe ser causa suficiente para rechazar el seguro con aumento de más de 10 por 100 de valor en la factura.

3.ª CLASE. **Seguro del último quinto ó todo el valor del buque.**—La nota de confianza en la póliza como excepcion del art. 854 del Código de Comercio, reclama un *aumento* de premio de una octava parte por la garantía que pierde el seguro de no tener en su buena suerte tanto interés el naviero, como cuando corre él el riesgo de la quinta parte.

Cuando el valor del buque pertenece á varios dueños y cada uno asegura su parte por separado, no se aumentará la octava parte de premio indicada, porque la falta de garantía del quinto del buque, no tiene tanta influencia cuando el valor está dividido, como cuando pertenece á una sola persona.

4.ª CLASE. **Seguro marítimo sobre la vida humana.**—Estos seguros que suelen hacer los navegantes, además de los riesgos de mar, comprenden los de las probabilidades de vida, con el vicio propio de la cosa, cuyas dos últimas circunstancias reclaman una multitud de cálculos y hasta el reconocimiento facultativo sobre el estado de buena ó mala salud, para fijar el premio del seguro.

Esta clase de seguros marítimos por lo general sólo los hacen las Compañías dedicadas á los seguros sobre la vida humana que ya tienen hechos esta clase de cálculos.

SECCION 2.ª Franquicias.

1.ª CLASE. **Seguro sin deduccion de franquicias.**—En la parte impresa de las pólizas que hemos adoptado, se condiciona el tipo de franquicia que se ha de deducir en favor del asegurador, en caso de avería simple y de avería gruesa, en el buque ó en la carga, cuya deduccion se hace siempre sobre el total valor asegurado en la póliza ó en cada lote de la carga cuando esta se ha asegurado con lotes, y en cada una de las dos clases de averías citadas, y lo mismo cuando ocurren gastos que se califican de avería simple sin que los efectos asegurados hayan sufrido pérdida ó deterioro.

En algunas pólizas y entre ellas las de Bilbao, no se halla en la parte

impresa el tipo de franquicias, el cual se pone manuscrito en cada seguro, dando esto lugar á que los asegurados pretendan rebajas y las consigan algunas veces cuando hay mucha competencia entre aseguradores.

Los seguros sin deduccion alguna de franquicia, no podrian tener buen resultado porque reclamarian un aumento de premio extraordinariamente alto, para compensar el peligro de frecuentes reclamaciones por pequeñas averías, que muchas veces podrian confundirse con las de vicio propio de la cosa, y ocasionar gastos de justificacion, dudas y litigios probablemente más costosos que el importe de la reclamacion de pequeñas averías. Por este motivo *no convienen los seguros sin franquicias*, lo cual ya se tiene en cuenta cuando se fijan estas en las pólizas, de acuerdo con los premios de la tarifa ordinaria.

De manera, que con dicha tarifa y con la deduccion de franquicias, se compensa el que el asegurador no corra el riesgo de pequeñas averías, y se evitan los gastos de justificarlas.

2.ª CLASE. **Seguro con la deduccion de un tercio por diferencia de viejo á nuevo.**—Tambien está condicionado en la póliza, en su parte impresa, la deduccion de un tercio por diferencia de *viejo á nuevo* sobre el importe de los efectos nuevos y mano de obra que tengan que reemplazar á los usados, perdidos por accidente de mar ó caso fortuito; habiéndose establecido en casi todas las naciones dicha regla general de deduccion de una tercera parte sea en buques nuevos ó viejos, por lo difícil de tasar el demérito que tuviesen por el uso ó vicio propio de la cosa, cuando ya estuviesen perdidos. Algunas veces los navieros solicitan en los seguros de buque nuevo, que se anule por condicion manuscrita en la póliza la deduccion del tercio por diferencia de viejo á nuevo, pero esto no suele consentirse más que en el primer viaje de buque nuevo cotizado de sobresaliente, pues en los demás viajes dicha clase de buque conserva la rebaja de premio que le hemos señalado en su seccion y clase respectiva de *sobresaliente*, cuya rebaja de premio no debe hacerse si se pone la nota de no deduccion de dicho tercio, así como en los buques de cotizacion inferior, no debe consentirse nunca la expresada nota de no deducir el citado tercio.

3.ª CLASE. **Seguro sin deduccion de franquicia cuando el importe de las averías, exclusos gastos, exceda del tipo**

de aquellas.—La costumbre inglesa de no deducir franquicias cuando la avería ó demérito, exclusos gastos, exceda del tipo de franquicia fijada en la parte impresa de la póliza, se va generalizando en España, particularmente en Bilbao y Cádiz, por haberlo condicionado en algunas de las pólizas impresas de las citadas plazas.

Los seguros con esta condicion, reclaman el *aumento* de una cuarta parte del premio señalado en la tarifa ordinaria cuando el seguro es sobre buque, y cuando es sobre carga una octava parte.

El motivo de ser menor el aumento en los seguros sobre carga que sobre buque, se funda en la menos participacion ó influencia que tienen los intereses del cargador de las que pueden tener los del naviero, y tambien en la redaccion de la protesta; pues aunque el capitan representa los intereses de ambos, no obstante sus relaciones son más directas con el naviero que con el cargador. De todos modos, no es prudente asegurar con la citada condicion, cuando el buque no está cotizado como de clase sobresaliente ó de 1.ª ó 2.ª, y cuando no se tenga confianza en la moralidad é inteligencia del capitan.

SECCION 3.ª Seguro libre de averías.

1.ª CLASE. **Seguro libre de avería simple.**—El seguro sobre el buque ó carga que se contrata libre de avería simple por nota manuscrita en la póliza, tiene la *rebaja* de una octava parte del premio de tarifa ordinaria.

2.ª CLASE. **Seguro libre de avería gruesa.**—El mismo seguro que se contrata libre de avería gruesa tiene tambien la *rebaja* de una octava parte del premio de tarifa ordinaria.

3.ª CLASE. **Seguro á pérdida total libre de averías.**—Igual seguro que se contrata á pérdida total libre de averías, tiene la *rebaja* de una cuarta parte del premio de tarifa ordinaria.

SECCION 4.ª Seguro sobre préstamos á la gruesa.

El contrato á la gruesa ventura ó préstamo á riesgo marítimo, cambio marítimo ó dinero á la mota, puede asegurarse sólo al prestador, hipote-

cando este el buque, la carga ó ambas cosas ó parte de ellas, con arreglo á las disposiciones del Código de Comercio.

En los seguros de esta clase de préstamos, debe hacerse constar por nota manuscrita, la clase de hipoteca que garantiza el préstamo, poniendo dicha nota en la póliza de seguro de buque ó en la de carga, segun sea la hipoteca relativa al uno ó á la otra; y si fuese sobre ambas cosas, se dividirá su importe correspondiente en cada una de ellas.

Tambien reclaman estos seguros que se ponga en la nota la circunstancia de que el seguro no garantiza los riesgos en los casos en que se contravenga á alguna de las condiciones del citado Código, y en particular á la de su art. 813.

Algunos aseguradores no garantizan riesgos de préstamos á la gruesa que no tengan doble hipoteca, ó que no esté hipotecada lo menos la mitad del valor del buque y carga; ni en buques de mala cotizacion ni en los de buena, cuando el buque haya sufrido averías en el curso de su viaje; porque en las arribadas forzosas suelen hacerse las reparaciones algunas veces á la ligera, y si son buques viejos y mal reparados, están muy expuestos á pérdida total. Así es, que sólo se aseguran esta clase de préstamos tomados en punto de arribada, cuando se hace constar por reconocimiento prolijo, que el buque ha sido bien reparado. Aún así se suele llevar premio más alto.

Dividirémos los seguros sobre préstamos á la gruesa en las clases siguientes:

1.ª CLASE. **Seguro con buena hipoteca.**—Se entiende por seguro de buena hipoteca el que se suscribe sobre préstamos tomados antes de empezar el viaje y cuando los riesgos se hayan de correr en buque cotizado sobresaliente ó de 1.ª ó 2.ª clase, en cuyos casos se llevará el premio señalado en la tarifa ordinaria correspondiente al viaje en cuanto al seguro de préstamo á la gruesa, sin perjuicio de los aumentos ó rebajas de premio que le correspondan como si fuese seguro de buque ó carga.

2.ª CLASE. **Seguro con mala hipoteca.**—Los préstamos hechos antes de empezar el viaje, si se han de correr los riesgos en buque de cotizacion inferior á la de 2.ª clase, tendrán *doble* premio de la tarifa ordinaria, y además los aumentos y rebajas que puedan corresponderle.

3.ª CLASE. **Seguro con malísima hipoteca.**—Figuran en esta

clase los préstamos para provisiones que pueden consumirse durante el viaje: aquellos cuyo importe se emplea en la reparacion de buques viejos ó malos antes de empezar el viaje ó en punto de arribada forzosa, y todos los demás cuya hipoteca sea inferior, comparada la cantidad prestada con el valor que pudiera tener dicha hipoteca á la llegada del buque al puerto del destino, sin haber ocurrido siniestro desde la fecha y punto en que se hubiese tomado el préstamo. Reclaman lo menos un *triple* premio del señalado en la tarifa ordinaria, sin perjuicio de los aumentos y rebajas que correspondan, como si fuese seguro de buque ó carga.

Tal vez se creerán exagerados estos premios; pero si se medita sobre el alto interés ó premio que suele obtener el prestador, se comprenderá que su asegurador corre riesgos extraordinariamente peligrosos en esta clase de seguros, sobre todo en los de préstamos en el punto de arribada para reparar averías, en los cuales, ya hemos dicho que es indispensable el reconocimiento del buque, y si no resultase acreditada la buena reparacion ó solidez de este para continuar el viaje, el premio triple deberá *aumentarse* en proporcion de la menor confianza que merezca el buque, ó rechazar el seguro, pues si bien esta clase de préstamos suele dar buenos resultados á los prestadores que los hacen garantizar con el seguro, no sucede lo mismo á los aseguradores, por lo frecuentes que son las pérdidas totales de buques viejos ó malos que tienen averías en curso de viaje y se reparan á la ligera en puntos de arribada, si no exigen un premio extraordinariamente alto, proporcionado al interés que gana el préstamo, con los riesgos que garantiza el seguro.

SECCION 5.ª Seguro provisional ó con anticipacion á los riesgos.

Reforma que creemos indispensable para que todos los seguros se hagan con anticipacion á los riesgos. —En los riesgos de baratería *de malas noticias*, capítulo VII, 6.ª clase, hemos explicado la conveniencia ó más bien la necesidad de contratar los seguros provisionales con anticipacion á los riesgos, ó poniendo en la póliza la nota ó condicion de *no responder el seguro de los riesgos que hayan empezado á correr antes de la fecha de la póliza.*

Los seguros con anticipacion ó con la condicion de no responder de riesgo alguno que haya empezado á correr antes de la fecha y hora de la póliza, son tan convenientes para los aseguradores como para los asegurados de buena fe. A los primeros les libra de los peligros que hemos indicado anteriormente, y de otros muchos que hasta pudiera ser peligroso el mencionarlos, y á los segundos les proporciona el seguro más barato, supuesto que dicha condicion permite que se haga una *rebaja* de una octava parte del premio señalado en la tarifa ordinaria. Para que esta reforma se generalice más pronto, creemos que los aseguradores obrarian acertadamente *rebajando* una sexta parte, sobre todo en los seguros por viaje, en vez de la octava, cuyo sacrificio lo hallarian compensado tanto en el aumento de operaciones como en la disminucion de siniestros relativos al número de seguros. Y no fundamos sólo el aumento de operaciones en la baratura ó rebaja en el premio: lo fundamos principalmente en que hasta ahora se han aplazado muchos seguros de buque y carga, esperando un feliz viaje, cuyo seguro no se ha realizado si dicho viaje se ha verificado pronto y felizmente, ó se han hecho los seguros al ver retardo en la llegada ó á la primera noticia de temores de siniestros, comunicacion con otro buque, arribada forzosa ó voluntaria, y sobre todo por noticias telegráficas públicas, pero más particularmente por las privadas entre interesados.

Esto último explica tambien la disminucion de siniestros á cargo de los aseguradores, tan pronto como se adopte la citada reforma de verificar el seguro antes de empezar á correr los riesgos; y si bien para los viajes de retorno ofrece alguna dificultad, el no saber el valor exacto de la carga pedida ó que quiera asegurarse, no obstante, puede hacerse el seguro de valor provisional á rectificar al recibo de la factura, si bien el seguro provisional ó con anticipacion reclama otra reforma en los estornos de premios, de los cuales vamos á ocuparnos.

SECCION 6.ª Seguro con estorno de premio.

En los seguros con anticipacion ó de valor provisional á rectificar al recibo de la factura, por lo regular se condiciona en la póliza por nota manuscrita que no se hará deduccion alguna por derecho de estorno de

premio de la parte del valor que se estorne del que se hubiese fijado provisionalmente, pues siempre se debe fijar el más aproximado posible; pero debe expresarse que si se estorna ó anula todo el seguro, el asegurado debe pagar el derecho de póliza y corretaje, si no se contratase que no habrá corretaje en caso de estorno.

Reforma en el derecho de estorno de premio.—El Código de Comercio señala varios casos en los cuales procede el estorno ó devolucion del premio, por no haber tenido efecto el seguro ó no haber empezado á correr los riesgos de todo ó parte de la cantidad asegurada, y establece la deduccion de un 1/2 por 100 en toda clase de estorno. Pero, como muchas veces sucede que el premio no importa más que el mismo $^1/_2$ por 100, y otras aún menos, resulta que la deduccion no es equitativa, y lo sería más si en vez del $^1/_2$ por 100 se estableciera *un tanto del premio*, que creemos se debe fijar *en una cuarta parte*, como regla general, sin perjuicio de contratarlo por nota manuscrita, mayor ó menor, al tiempo de verificar el seguro, segun el mayor ó menor premio que tenga. Proponemos pues esta reforma en la redaccion de nuevas pólizas, haciéndola constar por condicion impresa, como lo hemos visto ya adoptado en la póliza de algunas Compañías.

SECCION 7.ª Seguro con derecho de póliza.

Además del premio del seguro, el asegurado paga un tanto por derecho de póliza segun las tarifas de *derecho de póliza*. (Documento núm. 11, primera y segunda parte.)

Entre dichas dos tarifas se observa diferencia en el precio por derecho de póliza, lo cual debe tenerse presente para aplicar dicho derecho á la póliza de las Compañías catalanas ó á la de la Española respectivamente.

Reforma en el derecho de póliza.—Inclusion de los aumentos de premio en el derecho de póliza. — Dijimos en la pág. 11 al ocuparnos de las tarifas y pólizas, que los aseguradores ingleses solian hacer servir el derecho de póliza como tarifa supletoria, *incluyendo* en dicho derecho los *aumentos* de premio en los seguros de buque ó carga cuyos ries-

gos se hayan de correr en buque de cotizacion desventajosa, que reclame aumento de premio, y que este aumento se agrega en el derecho de póliza para que no llame la atencion un premio más alto que el ordinario ó para no entrar en discusiones con el asegurado, sobre la mejor ó peor cotizacion del buque, inteligencia y moralidad del capitan, ó cualquier otro recelo que pueda tener el asegurador. En este sentido, creemos muy conveniente el adoptar tambien el expresado sistema, sobre todo en los citados casos y en los demás en que el aumento de premio y su discusion al tiempo de contratar el seguro, pudiese herir la susceptibilidad del asegurado ó de algun otro.

Valor que representa el derecho de póliza.—Si se examinan las tarifas del derecho de póliza, se verá que actualmente su valor sólo representa el costo del papel, impresion y algun otro gasto puramente de póliza, como el porte de correo; pues, en cuanto al sello ó timbre, algunas veces importa más este que el derecho de póliza.

Nosotros creemos que el derecho de póliza deberia representar los valores siguientes:

1.° El costo del papel, impresion, sello ó timbre y demás gastos puramente de póliza.

2.° La recompensa del trabajo de calcular y suscribir el seguro.

3.° El costo del corretaje y la ganancia proporcionada al capital que garantiza el seguro; pues aunque estas dos cosas suelen estar incluidas en el premio ordinario de las tarifas, seria mejor que se quitasen de ellas y se añadiesen al derecho de póliza.

De este modo, cuando se anula un seguro y se devuelve todo el premio, sin deduccion por derecho de estorno, no ofreceria inconvenientes ó perjuicios al asegurador por el costo del corretaje que paga, á no ser que se contrate el seguro á no pagar corretaje si aquel se anula, y el perjuicio que tambien tiene el asegurador cuando devuelve todo el premio, por haber estado obligado por algun tiempo á garantizar un riesgo que despues se anula, habiéndole tal vez impedido suscribir otro seguro en el mismo buque, por no excederse de su máximum.

El derecho de póliza debe formar una cantidad que compense el importe de la franquicia en avería simple en los seguros que se dividen en va-

rias pólizas, para no pagar el asegurado el aumento de premio que pagaria con una sola póliza con varios lotes.

Devolucion del derecho de póliza.—Algunas Compañías de seguros tienen la costumbre de devolver el derecho de póliza cuando termina el seguro sin reclamacion por siniestro, y recogen la póliza cancelada. Este sistema tiene la ventaja de facilitar los balances y situacion de riesgos pendientes y cancelados; y si bien el asegurador hace el sacrificio de perder el costo de papel, impresion y demás gastos y obvenciones que represente el derecho de póliza, es en equivalencia de la costumbre que habia antes de bonificar al asegurado un tanto, que solia ser de 5 por 100 del premio del seguro, cuando este terminaba sin siniestro ó reclamacion. Sin embargo, los aseguradores que siguen el sistema de devolver el derecho de póliza, deben tener presente que si los asegurados solicitasen varios seguros para correr los riesgos en un mismo buque y viaje, con el objeto de dividir el seguro en varias pólizas, y no pagar de este modo el aumento correspondiente al seguro dividido en lotes en una sola póliza, en este caso, debe contratarse la no devolucion de dicho derecho de póliza ó aumentar el premio proporcionalmente. De otra manera se convertiria el seguro en lotes en varias pólizas en perjuicio de la deduccion de franquicia en avería simple, aumentaria el trabajo por tener que extender diferentes pólizas, y se perderian los gastos de papel, impresion y demás obvenciones del derecho de varias pólizas.

Modo de aplicar la reforma en el derecho de póliza.—Indicados los puntos que abarca la reforma que proponemos en el derecho de póliza, debemos advertir que, para adoptarlos ó aplicarlos á los seguros, es necesario:

1.° Respecto á la primera parte, no habrá más que incluir ó sumar los aumentos de premio, al valor del derecho de póliza, en vez de incluirlo ó sumarlo al premio ordinario de tarifa. Entiéndase esto con el sistema que establecemos en su lugar correspondiente sobre la aplicacion así de los aumentos como de las rebajas.

2.° Respecto á la segunda parte, debe tenerse presente que todo lo que se aumente el derecho de póliza propiamente dicho, debe rebajarse

del premio de tarifa ordinaria; aunque esta parte de la reforma, es más bien para que se tenga presente en la formacion de nuevas tarifas que para plantearla desde luego y antes de reformar la ordinaria.

3.° Respecto á la tercera parte, hemos dicho que unas Compañías tienen la costumbre de devolver el valor del derecho de póliza, cuando el seguro termina sin reclamacion por siniestro, y otras bonifican ó devuelven un tanto del premio que suele ser el 5 por 100, aunque tambien hay Compañías, que no devuelven lo uno ni lo otro. Pero como tambien hemos indicado la conveniencia de que los aseguradores recojan la póliza, para que puedan hacer más fácilmente sus balances y cálculos de situacion de riesgos pendientes y cancelados, recomendamos que se devuelva dicho derecho de póliza ó mejor el 5 por 100 del importe líquido del premio, por el inconveniente que tiene la devolucion del derecho de póliza, en los seguros que se subdividen en varios para no pagar el aumento de premio por lotes. En cualquiera de los dos casos de devolucion, debe ser condicion precisa la de la póliza cancelada al asegurador, antes que cumplan seis meses despues de terminados los riesgos del seguro, á fin de evitar reclamaciones de siniestro despues de haber hecho el asegurador la bonificacion por recoger la póliza y por haber terminado el seguro felizmente. Tenemos noticia de que en un seguro que se dió por terminado y el asegurado cobró bonificacion, por haber tenido el asegurador ó su representante el descuido de no recoger la póliza cancelada y haberse puesto mucho tiempo despues, por otro descuido, una nota prolongando el seguro, dicha nota costó al asegurador 600.000 rs., los gastos de un pleito que duró mucho tiempo, y además la bonificacion que habia pagado como si el seguro hubiese terminado felizmente.

El sacrificio pues, que hace el asegurador al devolver un tanto del premio ó el derecho de póliza, se halla compensado con las ventajas que le proporciona el recoger la póliza cancelada, é interesa más al asegurado en la buena suerte del seguro y hasta á los comisionistas de los asegurados, que suelen participar de la bonificacion citada.

SECCION 8.ª Corretaje en los seguros.

1.ª CLASE. **Seguro con intervencion de corredor.**—Aunque los aseguradores y asegurados comerciantes y sus dependientes apodera-

dos, pueden contratar seguros sin intervencion de corredor, y ayudarse mútuamente en la contratacion de seguros, sin recibir por ello estipendio alguno, segun el art. 65 del Código de Comercio, no obstante en los contratos de seguros es conveniente la intervencion de corredor autorizado, tanto por la facilidad y formalidad que adquiere el contrato, como porque los seguros sin intervencion de corredor han sido algunas veces la causa principal de competencia mal entendida entre aseguradores, por el abuso de algunos asegurados que han supuesto premios más bajos en otras Compañías con el objeto de lograr rebaja en las tarifas, á cuyas rebajas han accedido algunas Compañías, para no perder el parroquiano, sin informarse antes de la exactitud de dichas rebajas ni de si las permitian los riesgos que garantizaban.

El seguro intervenido por corredor autorizado, no está tan expuesto á la contingencia expresada, porque los corredores deben abstenerse de supuestos y noticias falsas, segun está prevenido en los artículos 84 y 85 del citado Código.

Por otra parte, la intervencion de corredor es conveniente al asegurado y asegurador; porque, además del objeto que tiene de avenir las partes, concertarlas y certificar la forma del contrato, debe suponerse que el corredor tiene conocimientos prácticos en esta clase de negociaciones, con los cuales puede facilitar al asegurado noticias de las tarifas y condiciones de las pólizas más ventajosas, y al asegurador las del buque en que se hayan de correr los riesgos, capitan, clase de carga, su valor y otras que debe dar el corredor, segun el art. 94 del citado Código, y las demás convenientes para el contrato del seguro que puedan adquirirse por la mediacion de corredor.

Conviene tambien tener presente que si interviene corredor intruso ó no autorizado, además de la falta de garantía legal, puede haber en algunos casos la falta de conocimientos necesarios en esta clase de negocios, aunque en otros tengan tanta práctica y tal vez la necesidad de ser más activos que los corredores autorizados.

Igualmente conviene tener presente que el art. 67 del citado Código establece fuertes multas en los contratos en que se acepta la intervencion de corredor intruso. No obstante, ha sido costumbre, en varias plazas, la admision de dependientes de comercio no apoderados, que han mediado

en la proposicion de seguros, recibiendo por este concepto bonificaciones desproporcionadas con el servicio prestado, é ilegales si han sido con el nombre de corretajes; perjudicando á los asegurados y aseguradores, porque no les han prestado todo el servicio de corredor, y sobre todo porque tambien esto ha sido otra de las causas que han contribuido muchas veces á la introduccion de competencias mal entendidas. No se crea que por lo que acabamos de decir reprobemos que á los citados dependientes, y demás, se les gratifique si prestan buenos servicios, pero no con el nombre de corretaje ni tan espléndidamente como ha solido hacerse algunas veces, más bien por causa de la competencia entre las Compañías que por los buenos servicios de correduria.

2.ª CLASE. **Seguro sin intervencion de corredor.**—Hemos dicho en el seguro con intervencion de corredor, que tambien se puede contratar el seguro sin esta formalidad.

Dijimos además en la pág. 10, al ocuparnos de las tarifas, que en estas por lo regular venia incluido dentro del premio ordinario, el costo de corretaje ó que se podia incluir en el derecho de póliza. De todos modos, cuando en los seguros interviene corredor, el asegurador paga corretaje sin aumentar el premio por este concepto; y en su consecuencia, si el seguro se hace sin intervencion de corredor y el asegurado es de moralidad reconocida y da todas las noticias necesarias para poder apreciar los riesgos que el seguro haya de garantizar, se suele hacer la *rebaja* de una octava á dieziseisava parte del importe del premio ordinario de tarifa.

Reforma en el importe de corretajes.—El art. 110 del Código de Comercio previene que en cada plaza se formará un arancel sobre el derecho de corretajes. En algunas plazas hay la mala costumbre de tener un arancel para los corretajes de seguros marítimos, de uno por mil sobre la cantidad que se asegura por *viaje*, lo mismo cuando el premio del seguro es de 1 por 100 ó menos, que cuando es de 3 ó más por 100. Resulta de aquí que algunas veces el premio del seguro importa menos que el derecho de corretaje; y como hemos dicho que el derecho de corretaje sale generalmente de parte del premio del seguro, ya se comprenderá que en tales casos, es indispensable que el asegurado pague dicho corretaje por separado del premio, ó que se adopte el buen sistema de otras

plazas, que tienen su arancel de corretajes sobre el importe del premio del seguro por viaje, que suele ser el de una octava á dieziseisava parte.

Esto es más proporcionado al trabajo y á la importancia del seguro.

En los seguros á *término*, el corretaje de 1 por 1.000 sobre la cantidad que se asegura es más justo y proporcionado que en los seguros por *viaje;* pero en algunas plazas se ha adoptado el sistema de contar el corretaje en los seguros á término por un tanto sobre el importe del premio; y como este representa en algunos casos el importe seis ó más veces mayor que el del seguro por viaje, resulta que el asegurador paga tanto por un solo seguro á término de 100.000 rs. nominales, como por seis ó más seguros de los mismos 100.000 rs. nominales cada uno, que se aseguren por viaje.

De consiguiente, así como hemos dicho que en los seguros por viaje el tanto de corretaje deberia girar sobre el importe del premio, creemos que en los seguros á término deberia girar sobre la cantidad nominal que se asegura, y en proporcion del término del seguro; porque tampoco seria justo que se abonase el mismo corretaje de 1 por 1.000 por un seguro del término de seis meses que por otro de doce meses. Luego para que el importe del corretaje de los seguros á término resulte proporcionado al trabajo é importancia del seguro, creemos que convendria fijar $^1/_2$ por 1.000 en los de seis meses, y 1 por 1.000 en los de un año.

CAPITULO IX.

REGLAMENTO GENERAL PARA LA CONTRATACION DE LOS SEGUROS MARÍTIMOS.

Despues de haber analizado el seguro en general y los elementos que lo componen, en los cuatro capítulos de la primera parte; despues de haber clasificado y estimado los riesgos en los ocho de esta segunda, procedemos á la redaccion del *Reglamento general para la contratacion de los seguros marítimos*, de acuerdo con el nuevo sistema que contiene este MANUAL, tanto por las *reformas* que en él hemos propuesto, como para la *aplicacion de aumentos y rebajas* de premio que correspondan á cada seguro, segun sus circunstancias y condiciones, y en el concepto

de que lo adopten los aseguradores y asegurados que quieran contribuir á la mejora de este negocio, sobre todo en los grandes seguros que reclamen el reaseguro.

En cuanto á los seguros de cantidad inferior al *máximum* respectivo de cada Compañía aseguradora, su Direccion general acordará lo que crea más conveniente, tanto sobre la adopcion de las citadas reformas, como sobre la aplicacion de aumentos y rebajas de premio y artículos de este Reglamento.

Este nuevo sistema para la contratacion de los seguros, encontrará tal vez alguna oposicion en su principio, por parte de las personas que tienen la costumbre de contratarlos de cualquier modo ó de buena fe, como vulgarmente se dice, y sin tener en cuenta que los contratos de seguros marítimos reclaman tambien mucha prevision, segun dijimos anteriormente, y sobre todo en tiempos de competencias mal entendidas y de resultados indudablemente ruinosos para todos los que no tengan la citada prevision necesaria.

Los que estén acostumbrados á contratar el premio de los seguros sin atenerse más que á la tarifa ordinaria, ó al que *se dice* ó pasa por corriente en la plaza, probablemente hallarán de pronto muy confuso y complicado nuestro sistema de analizar si el seguro reclama algun aumento ó rebaja. Pero, como para comprender la sencillez de dicho sistema y la facilidad de su aplicacion, los aseguradores no tendrán que hacer más que pasar la vista por la tarifa especial de aumentos de premio (Documento núm. 7), para conocer los que les convenga reclamar en cada caso, así como los asegurados hallarán en la tarifa de rebajas de premios (Documento núm. 6), las que les convenga reclamar; resultará que con sólo enterarse de dichos dos documentos, hallarán en ellos reasumido lo más esencial de dicho sistema; y si sobre su aplicacion les ocurriese alguna duda, podrán aclararla acudiendo á la página del MANUAL que explique los fundamentos de los aumentos y rebajas, á cuyo efecto estarán indicadas dichas páginas en cada aumento y rebaja de las citadas tarifas especiales. De manera que, siendo tan complicado el negocio de seguros marítimos, nuestro sistema lo analiza y simplifica extraordinariamente, sujetando su contratacion á los artículos siguientes:

Art. 1.° En los seguros marítimos es asegurable todo lo que se puede estimar á precio de moneda y se exponga á los riesgos y accidentes de mar, caso fortuito y de fuerza mayor, mediante un premio proporcionado á los riesgos que garantice el seguro, con arreglo á las disposiciones del Código de Comercio y condiciones de la póliza.

Conviene, no obstante, exceptuar los géneros de ilícito comercio, el contrabando de guerra y tráfico negrero.

En lo demás, cuanto más ó mayores sean los riesgos, más conveniente es la garantía del seguro.

Art. 2.° En los seguros de buques viejos, que por una mala costumbre suelen asegurarse por el mismo valor que el que tenian cuando eran nuevos, cuya costumbre, al tratar de la clase de baraterías de valor figurado, pág. 68, hemos demostrado la necesidad de reformar, se observarán las reglas establecidas en la página citada 68 sobre no asegurar más que un tanto por tonelada, aproximada entre la de arqueo y registro, y en proporcion de los años de vida que cuente el buque, ó por tasacion del mismo.

Art. 3.° Una declaracion ó proposicion de seguro arreglada á los modelos (Documentos núms. 8 ó 9), facilitará el contrato del seguro marítimo, llenando los claros indicados en la parte impresa que se refieran á la clase de seguros y riesgos que se quieran asegurar, y pasando raya á los demás claros de dicha proposicion.

Toda la parte manuscrita que se ponga en la declaracion del seguro, no produce responsabilidad ni obligacion alguna hasta que los contratantes se hayan avenido y concertado.

Art. 4.° Para calcular el premio ordinario del seguro á término ó por viaje, véase la tarifa ordinaria (Documento núm. 5) en su 1.ª, 2.ª ó 3.ª parte á que corresponda el seguro.

La tarifa especial de rebajas de premio (Documento núm. 6), indica las *rebajas* de premio que reclame el seguro, segun sus condiciones y circunstancias favorables al mismo; así como la tarifa especial de aumentos de premio (Documento núm. 7), indica los *aumentos ó sobrepremios* cuando las condiciones y circunstancias del seguro sean desfavorables al mismo.

Art. 5.° Cuando se quiera modificar ó anular alguna de las condiciones

generales impresas en la póliza, por medio de una condicion especial manuscrita que se ponga en la misma, con el objeto de asegurar más ó menos riesgos, y si las citadas tarifas especiales (Documentos núms. 6 y 7) no indicasen suficientemente el aumento, sobrepremio ó rebaja de premio que le corresponda ú ofreciesen alguna duda, se acudirá por medio del índice general al capítulo, seccion y clase que trate, directamente ó por analogía, del riesgo á que se refiera la condicion especial que se quiera poner manuscrita.

Art. 6.° Los aumentos ó sobrepremios, así como las rebajas de que tratan los dos artículos anteriores, deberán indispensablemente aplicarse con arreglo al método establecido á continuacion de cada una de las mencionadas tarifas especiales (Documentos núms. 6 y 7), á fin de que el premio líquido que resulte, despues de aplicados los aumentos y rebajas que correspondan á cada seguro, sea proporcionado á los riesgos que el mismo garantice.

Art. 7.° Si el proponente del seguro no pudiese hacer constar en la declaracion, por falta de datos al tiempo de contratar el seguro, alguna circunstancia sobre la época en que se hayan de correr los riesgos, que fuese necesaria para calcular la buena ó mala estacion, segun el método establecido en la página 29; sobre la cotizacion del buque, sobre la clase de carga favorable ó desfavorable al seguro, y demás datos que puedan influir en aumento ó disminucion de los riesgos que la póliza del seguro garantice, se pondrá por nota manuscrita en la declaracion y en la póliza, que el premio se contrata condicionalmente, con sujecion á aumento ó rebaja, con arreglo á las citadas tarifas (Documentos núms. 5, 6 y 7), y que se aplicará el definitivo que corresponda tan pronto como se obtengan los datos que hubiesen quedado pendientes y se hubiesen indicado como tales en la declaracion y póliza.

Art. 8.° Realizado el contrato y firmada la declaracion por los contratantes y por el corredor, si este interviene, el asegurador extenderá la póliza, y despues de haberla firmado y revestido de todas las formalidades necesarias, la entregará al asegurado, quedándose la declaracion citada. De este modo cada una de las dos partes contratantes tendrá su correspondiente resguardo para los efectos del seguro.

Art. 9.° Las pólizas separadas para los seguros de buque de los de carga,

y encuadernadas con dos talones cada ejemplar, dan claridad y formalidad al contrato del seguro, sirviendo uno de dichos talones de registro-matriz de todos los seguros que se suscriben de buque ó carga, y el otro para la Direccion de la Compañía de Seguros, si el firmante de la póliza es representante ó agente de alguna de dichas Compañías.

Art. 10. Cuando el premio del seguro se contrate á plazo largo, y se quisiera que no presentase la anomalía de plazo para una cantidad pequeña, respecto á la que se expone el asegurador á tener que pagar en caso de siniestro, al contado ó plazo de sólo diez dias, segun está consignado en las pólizas adoptadas (Documentos núms. 2, 3 y 4), se puede poner en la declaracion del seguro y en la póliza, cuando el plazo sea muy largo, tanto por equidad como para evitar las dificultades que suele haber para el cobro de los premios cuando los riesgos ya han vencido, la nota siguiente:

«*Habiendo contratado plazo para el premio de este seguro, regirá este mismo plazo para el pago del siniestro que ocurriese.*»

DOCUMENTOS CITADOS EN LA OBRA.

MANUAL DE SEGUROS MARÍTIMOS.

Documento núm. 1.

COMITÉ CENTRAL DE SEGUROS.

CIRCULAR PASADA Á LAS COMPAÑÍAS ASEGURADORAS Y Á VARIOS COMERCIANTES.

Madrid, 16 *de Enero de* 1860.

Sr. D...

Muy señor mio: Por la adjunta circular de la Compañía general Española de Seguros, verá V. que me he separado amistosamente de la subdireccion que en ella desempeñaba, con el fin de plantear un proyecto que una larga experiencia de veinte años me ha presentado como el único capaz de introducir en el ramo de Seguros marítimos, el equilibrio de equidad y justicia que debe nivelar las condiciones entre el asegurado y asegurador.

A pesar pues de que mi pensamiento, léjos de suscitar embarazos ni competencias en las Compañías establecidas, se dirige á facilitar á todas garantías de probabilidad, de acierto, y prosperidad en sus operaciones; y no obstante que la General Española aceptó desde luego mi proyecto, he creido deber colocarme en una posicion enteramente desembarazada é independiente, á fin de que, en el planteamiento de este negocio, se pueda proceder con completa libertad, sin desconfianzas ni recelos de preferencia ó parcialidad.

El establecimiento de mi proyecto no puede ser nunca tan oportuno como en el dia, en que la creacion reciente de muchas Compañías de

esta clase de Seguros, y las rebajas impremeditadas de premios y franquicias, han causado una perturbacion que ha conducido á algunas Compañías al borde del precipicio, mientras otras más previsoras han tenido que reducir sus operaciones ó exponerse á pérdidas ciertas.

Trato pues de establecer un *Comité central de Seguros*, compuesto de personas de conocimientos prácticos en todos los ramos del negocio de Seguros marítimos, y con la representacion y cooperacion de todas las Compañías establecidas y que se establezcan, y quieran convenirse con el Comité central bajo las bases siguientes:

1.ª El Comité se encargará de la formacion y continuacion de un *Registro general de buques* reconocidos y cotizados, á fin de que dichos buques puedan ser fletados y asegurados sus cascos y cargamentos con conocimiento exacto de la confianza que inspiren sus condiciones, para la aplicacion justa y proporcional del premio del seguro.

2.ª El Comité se encargará igualmente de la formacion de una *Tarifa general de premios* económicos, pero que compensen, con el mayor grado de probabilidad posible, los riesgos que se aseguren por ellos. Antes de regir esta tarifa, deberá someterse al exámen y aprobacion de las Compañías convenidas, así como las variaciones que convenga hacer en lo sucesivo.

3.ª Tambien procederá á la redaccion de una *Póliza del Comité central de Seguros*, que facilite el reaseguro de los excedentes de máximum entre todas las Compañías convenidas, á las cuales se someterá antes para su exámen y aprobacion, del mismo modo que la tarifa.

4.ª Establecerá representantes en todos los puertos del mundo, y seguirá correspondencia con todos los agentes consulares: 1.° Para tener y poder transmitir á todas las Compañías noticias prontas y exactas de las entradas y salidas de buques, ya por escala forzosa ó voluntaria, ya por principio y término de viaje, así como de todos los accidentes y naufragios que ocurran. 2.° Para intervenir en los salvamentos, liquidaciones, subastas, etc., por cuenta de quien corresponda; evitando á las Compañías convenidas en el Comité gastos inútiles y fraudes repetidos.

5.ª Las Compañías existentes, bien anónimas, bien de carácter mútuo establecidas en algunos puertos, que aprueben el pensamiento y deseen su planteamiento, manifestarán su adhesion y se entenderán con el Co-

mité central directamente ó por medio del delegado que nombren para formar parte de dicho Comité.

6.ª El Comité central no guardará preferencia de ninguna clase con las Compañías adheridas.

Estas no tendrán con el Comité otro compromiso que el necesario para llevar adelante las bases 1.ª, 2.ª, 3.ª y 4.ª, obrando por lo demás del modo que les parezca mejor respecto á premios y condiciones de sus pólizas, en cuanto á los seguros que quepan dentro de su máximum respectivo; y sólo en cuanto á los que excedan, se someterán á la tarifa y póliza del Comité central.

7.ª Así pues el Comité aceptará los excedentes de seguros de las Compañías convenidas para distribuirlo entre las demás; y hará seguros superiores al máximum respectivo de las Compañías, para distribuirlo entre las mismas.

Toda distribucion de reaseguro se hará en rigorosa proporcion al máximum convenido de antemano, lo mismo que los repartimientos de gastos; si bien para estos últimos tendrá que mediar presupuesto examinado y aprobado por las Compañías convenidas.

8.ª En el caso de presentarse seguros de gran valor cuyo importe excediese de la suma de los máximum de todas las Compañías reunidas, el Comité central procurará reasegurar el excedente entre aquellas Compañías que admitan en casos especiales un *supra máximum* ó entre aseguradores particulares; si bien este no puede plantearse hasta que las Compañías se vayan adhiriendo y manifiesten su respectivo máximum.

9.ª El Comité central se encargará tambien de la liquidacion de siniestros que las Compañías quieran confiarle, y desempeñará además los laudos ó defensa en los tribunales, si no fuese posible lograr la avenencia por medios confidenciales, de cualquier litigio que surgiese entre los asegurados y las Compañías, ó entre algunas de estas entre sí.

Unido á personas tan respetables por sus conocimientos especiales en los Seguros marítimos como por su crédito, estimulado por la favorable acogida que han dado al pensamiento, y alentado con la cooperacion que espontáneamente me han ofrecido, he creido conveniente establecer desde luego una oficina provisional en el primer piso de la izquierda de la calle del Barquillo, núm. 4 y 6, escalera tambien de la izquierda, para

que las Compañías de Seguros marítimos que encuentren aceptable el pensamiento y quieran contribuir á él, formando parte del Comité central, puedan adherirse y pedir cualquiera explicacion; y lo mismo los navieros, fletadores y cargadores marítimos, á los que tanto puede interesarles la existencia de un centro que facilite el seguro y reaseguro, garantizando toda clase de riesgos marítimos cuyo valor exceda del máximum respectivo de las Compañías establecidas.

Siendo pues el *Comité central de Seguros* tan útil para los asegurados como para los aseguradores y para el comercio marítimo en general, participa á V. su establecimiento ofreciéndole sus servicios.

Entre tanto queda de V. atento S. S. Q. B. S. M.—Por el Comité central de Seguros.—El fundador, *José Mas y Clotet.*

CIRCULAR DE LA ESPAÑOLA,

COMPAÑÍA GENERAL DE SEGUROS.

Sr. D... Comisionado de...

Madrid, 16 *de Enero de* 1861.

Muy señor mio: Habiendo renunciado el cargo de sub-director de esta Compañía el Sr. D. José Mas, que con tanto acierto y celosa actividad lo ha desempeñado por espacio de muchos años, conquistándose con su comportamiento el respeto y profunda adhesion que es á V. notoria, me dirijo á V. para noticiárselo, anunciándole al propio tiempo que ningun motivo desagradable, sino el deseo de plantear un pensamiento altamente beneficioso á todas las Compañías de Seguros marítimos, es la causa de que esta Compañía se vea privada de la celosa cooperacion directiva del Sr. Mas.

La Direccion se lisonjea de haber tenido la fortuna de obtener, al reemplazar al Sr. Mas, las garantías de aptitud, celo y actividad que en aquel brillaban, con la eleccion del Sr. D. Félix de Bona, nombrado por la Junta de Gobierno para reemplazarle, y cuya firma se estampa al pié para el debido conocimiento.

Quedo suyo atento S. S. Q. B. S. M.—El Director, *Pastor.*—El subdirector, *Félix de Bona.*

Documento núm. 2.

COMITÉ DE LAS COMPAÑÍAS DE SEGUROS BARCELONESA, CATALANA, IBÉRICA Y ÁNCORA.

PÓLIZA DE RIESGOS MARÍTIMOS DE LAS COMPAÑÍAS UNIDAS RESIDENTES EN BARCELONA.

Capital responsable.

	Nominal.	Desembolsado.
De la Barcelonesa de Seguros Marítimos. pfs.	600.000	108.000
De la Catalana general de Seguros. . . .	2.000.000	200.000
De la Ibérica de Seguros.	2.000.000	200.000
De el Áncora de Seguros Marítimos. . . .	1.000.000	100.000
Total.	5.600.000	608.000

Las Compañías expresadas, suscritas en la presente póliza, responden *mancomunadamente* de la cantidad asegurada.

(Aprobado por las respectivas Juntas generales de accionistas.)

NÚMERO

Fecha..... *Cantidad asegurada.....*
Buque..... *Premio.....*
Capitan..... *Póliza y sello.....*
Viaje..... *Son rs. vn.....*

CONDICIONES GENERALES.

Artículo 1.° Las Compañías toman á su cargo, con arreglo al art. 861 del Código de Comercio, y á las demás condiciones de esta póliza, todos los riesgos, pérdidas ó daños que acaecieren á los objetos asegurados conducidos bajo de cubierta, por varamiento ó empeño de la nave con rotura ó sin ella, por tempestad, naufragio ó abordaje casual, cambio forzado de ruta, de viaje ó de buque; por echazon, fuego, apresamiento, saqueo, declaracion de guerra (con el aumento de premio que se arreglará segun el art. 879 del Código de Comercio): embargo por órden del

gobierno, retencion por órden de potencia extraña, represalias, y generalmente por todos los accidentes ó riesgos de mar.

Correrán sin embargo de cuenta del asegurado los riesgos de guerra, si á los diez dias de saberse en esta plaza su declaracion ó principio de hostilidades, no se presenta á promover ante las Compañías las diligencias para el pago del aumento de premio que le corresponde.

Art. 2.° No se responde del riesgo de secuestro, comiso ni perjuicio de ninguna clase que proceda de contrabando, sea quien fuere el causante. Asimismo excluyen las Compañías el riesgo de sublevacion á bordo, los daños procedentes de abandonar la tripulacion el buque, las consecuencias de conato ó ruptura de bloqueos y lo demás consignado en el art. 862 del Código de Comercio.

Art. 3.° En los seguros sobre casco de vapores, las Compañías son libres de avería particular en las máquinas y de los perjuicios que sobrevengan por explosion de las mismas.

En los seguros de pólvora ú otra materia inflamable ó explosible, ó sobre casco de los buques que la conduzcan, las Compañías son igualmente libres de los riesgos de incendio ó explosion y de sus consecuencias.

Art. 4.° En los seguros á término no se responde de ningun riesgo en las navegaciones del Canal de la Mancha, mar Negro, de Azoff, del Norte ó Báltico, durante la época desde 1.° de Octubre hasta 31 de Marzo inclusives. Los riesgos del Senegal quedan excluidos en todo tiempo y la navegacion á los mares de la India en las épocas contra monzones.

Art. 5.° Las Compañías no responden de avería simple accidental de mar de los frutos secos y verdes, líquidos, cristalería (inclusos espejos y vidrios), loza, porcelana, pescado seco y salado, tocino, tasajo, cueros salados, queso, sal, salitre, zumaque, grasas, mantecas, granos, arroz, cereales, legumbres ó semillas á granel y metales oxidables. Sin embargo, si la avería procede de naufragio, varamiento ó choque de la nave con rotura en ella, será á cargo de las Compañías bajo la franquicia que se dirá en el art. 13.

Art. 6.° Tampoco se responde de los daños que resulten por corrupcion, derrame, rotura, moho, y cualquiera otro perjuicio que proceda de vicio propio de la cosa, ni de los cascos ó vasijas en que vaya, ni de su

estiva, cuya buena disposicion deberá acreditarse por peritos inteligentes en caso de duda.

Art. 7.° En los seguros á pérdida total se comprenden todos los casos en que, segun el art. 901 del Código de Comercio, tiene lugar el abandono.

Art. 8.° En los seguros sobre efectivo, y metales preciosos, sólo responden las Compañías de los daños por pérdida absoluta de la nave, cargamento y equipaje, y del resarcimiento que corresponda en caso de haber contribuido al pago de avería gruesa.

Art. 9.° En los seguros sobre cambios marítimos, las Compañías son libres de avería particular lo propio que en las mercaderías aseguradas encima cubierta, sobre las cuales no se responde más que de echazon total ó parcial y de naufragio, con la franquicia en el primer caso de 5 por 100 sobre el valor asegurado.

Art. 10. Los riesgos de esta póliza comenzarán sobre el casco, quilla, aparejos, armamento y vituallas desde el momento en que el buque levante anclas, cesando á las 24 horas despues de haber llegado á su destino, ó al puerto del retorno en los viajes redondos. Por lo que excediere de ocho dias la estadia en los viajes redondos, abonará el asegurado un sobrepremio á razon de medio por ciento al mes.

Art. 11. Los riesgos sobre mercaderías de cualquiera especie que sean comenzarán á correr desde que se embarquen en el puerto de su expedicion, hasta que sean puestas en tierra en el puerto de su destino.

Tambien son de cuenta de las Compañías los riesgos de barcazas, lanchas, ó botes para llevar las mercaderías y traerlas de bordo; pero, para lo primero, es preciso que el seguro preceda al embarque ó á la noticia de este. Las pérdidas que en tal caso ocurran, se considerarán como avería particular, siempre que su importe no exceda de las tres cuartas partes del total asegurado.

Art. 12. En los seguros á término sobre buques, se arreglarán las averías de cada viaje por separado, y se satisfará el excedente de 8 por 100 del valor asegurado en las averías simples ó particulares, y de 5 por 100 en las averías gruesas ó generales: entendiéndose fenecido el viaje cada vez que, verificándose mutacion ó sustitucion de los artículos de comercio que constituyen un cargamento, se deje ó tome la mayor parte de su compuesto.

En los viajes determinados, sencillos ó redondos, se pagará el excedente de 3 por 100 del valor asegurado en las averías gruesas y de 5 por 100 en las simples; liquidándose tambien con separacion las averías del viaje de ida del de vuelta en los redondos.

Art. 13. En las averías gruesas sobre mercaderías, pagarán las Compañías el excedente de 3 por 100 del valor asegurado, y en las simples los excedentes de los que se designan, segun sus clases y empaques, en la siguiente nomenclatura.

Tres por 100.—Algodon en rama prensado.—Almendra en cáscara.—Azafran en latas.—Cera.—Harina en barriles.—Jarcia.—Lanas lavadas.—Maderas de todas clases.—Palos de tinte.—Plomo.—Sebo.

Cinco por 100.—Aceite en botijuelas ó redomas encajonadas.—Arroz en barricas.—Café en bocoyes.—Cáñamo obrado.—Canela en barricas ó cajas.—Cobre.—Hierro.—Harina de 1.ª clase en sacos.—Hilazas en balas.—Masas de pasta en cajones.—Nuez moscada en barriles ó cajas.—Tabaco labrado en barriles ó cajas.—Té en cajas.—Zarzaparrilla.

Diez por 100.—Acero.—Algodon en rama sin prensar.—Anís en sacos.—Añil.—Azúcar en barricas ó cajas.—Azafran en cajas.—Barrilla.—Cacao en sacos.—Café en id.—Calzado.—Cáñamo y lino en rama.—Canela en churlos.—Clavos de comer en fardos.—Cueros al pelo.—Droguería.—Goma.—Grana.—Granos cereales en sacos.—Harina de 2.ª y 3.ª clase en sacos.—Jabon en cajas.—Legumbres secas en sacos.—Lencería.—Listonería ó cintería en cajas.—Paños.—Papel blanco en balas.—Papel de estraza.—Pimienta en sacos.—Pieles finas en fardos.—Quincalla ó mercería en cajas ó barriles.—Ropas hechas.—Sedería en rama.—Sombreros.—Tejidos de seda, algodon ó lana en cajones ó tercios.

Quince por 100.—Arroz en sacos.—Azúcar en id.—Cristalería, espejos, vidrios.—Cueros salados.—Frutos secos y verdes.—Granos á granel.—Grasas.—Legumbres á granel.—Libros.—Líquidos.—Loza.—Manteca.—Pescado seco y salado.—Porcelana.—Queso.—Sal.—Salitre.—Semillas á granel.—Tabaco en rama.—Tasajo.—Tocino.—Zumaque.

Si sobreviniese avería particular sobre alguna mercadería no comprendida en las presentes clasificaciones, la cuota de franquicia se arreglará por la analogía que tenga con las detalladas en ella, teniendo presente la diferencia de empaque, para su mayor ó menor franquicia.

Cuando no sea fácil hallar la analogía se fijará la franquicia de 10 por 100.

Art. 14. Las averías particulares que, en vez de un quebranto material, se produzcan sólo de gastos ocasionados por fuerza mayor insuperable de mar, se liquidarán separadamente, pagándose en proporcion del seguro, con deduccion de una franquicia del 3 por 100 sobre el valor asegurado.

Art. 15. Cuando en una misma póliza se aseguren mercaderías diversas, háyase ó no expresado su respectivo valor, se entenderá que todas las sujetas á igual franquicia forman un solo seguro, y se liquidará la avería de las mismas separadamente de la de las demás que comprende la póliza; pero, para los casos de abandono, todas las mercancías comprendidas en una misma póliza constituirán siempre un seguro único, aunque fueren de naturaleza diferente.

Art. 16. Nunca se acumularán las averías gruesas con las particulares de un mismo viaje, sino que unas y otras se liquidarán separadamente, deduciéndose las franquicias por completo sobre cada especie de avería.

Art. 17. No se hará deduccion de franquicias en los casos en que proceda el abandono, el cual sólo será admisible por las Compañías, con arreglo al art. 901 y siguientes del Código de Comercio.

Art. 18. Los gastos de averiguacion y prueba se abonarán en el único caso de que la avería á cargo de las Compañías exceda en sí misma de la franquicia, no permitiendo su acumulacion en caso contrario.

Art. 19. Para los arreglos de avería y reparaciones de buques, no se admitirán sino los objetos que hayan reemplazado las pérdidas ó daños por accidentes marítimos; sus costes se soportarán por las Compañías (en proporcion á la parte asegurada) con la deduccion de una tercera parte del valor justificado del reparo, tanto en las primeras materias como en mano de obra y jornales, para equilibrar la diferencia de lo viejo á lo nuevo, no haciéndose tal deduccion sobre las anclas y cadenas. Además deducirán las Compañías las franquicias que les correspondan.

Los salarios y alimentos de la tripulacion durante las detenciones para reparos del buque ó cualquiera otro motivo, no son á cargo de las Compañías, excepto los casos en que la ley los coloca en clase de avería gruesa.

Los premios de gruesa, para gastos de reparacion ú otros admitidos, sólo serán á cargo de las Compañías proporcionalmente, hasta el punto donde rinda el viaje asegurado.

Art. 20. En caso de avería particular sobre mercaderías, se buscará la diferencia entre el producto limpio que los efectos asegurados debieron rendir, en el lugar de su destino llegando en estado sano, y el que se obtenga en subasta pública á consecuencia del daño padecido; ó bien, si lo prefiere el asegurado, se justificará, por medio de árbitros, su deterioro, para regular por uno ú otro el tanto por ciento de pérdida sufrida; cuyo tanto por ciento abonarán las Compañías sobre la cantidad asegurada, deduciendo antes toda la franquicia que corresponda, y la merma ó rezumo á que tal vez se halle afecto el artículo.

Art. 21. Ocurriendo avería particular en seguros sobre tabacos, se someterá á la calificacion de árbitros nombrados en la forma que dice el artículo 30 de esta póliza, siendo obligado el asegurado á hacerse cargo del tabaco, salvo el desmérito que se fije, aunque procediere el abandono. Lo mismo se entenderá con cualquiera otro artículo estancado.

Art. 22. En las averías gruesas las Compañías indemnizarán simplemente la cantidad con que haya contribuido el objeto que aseguró, y sólo en cuanto no exceda de lo que corresponda sobre la cantidad asegurada, á razon del tanto por ciento fijado para la contribucion, salva siempre la franquicia correspondiente.

Los valores del buque, perdidos por avería gruesa, contribuirán tambien á la avería.

Art. 23. La suma asegurada en la póliza es el límite de la responsabilidad de las Compañías, y en ningun caso se acumulará la accion de avería y el abandono por daños ocurridos en un mismo viaje simple asegurado, aunque sea por distintos accidentes.

Art. 24. Las indemnizaciones á que da derecho esta póliza, serán pagadas por las Compañías en moneda efectiva sonante de oro ó plata, al portador de esta póliza sin necesidad de poder alguno, á los diez dias precisos y perentorios de habérsele presentado los documentos que justifiquen suficientemente que ha ocurrido la avería ó pérdida por alguna de las causas de que responde el seguro; pero, hasta que dicha justificacion sea reconocida y admitida por las Compañías, ó por los árbitros arbitra-

dores que en caso de discordia se nombren, no será esta póliza ejecutiva para los efectos que establece el art. 883 del Código de Comercio.

La Compañía que haya recibido el premio del seguro efectuará el pago al asegurado de la indemnizacion que corresponda.

Art. 25. En caso de abandono del buque, serán de cuenta exclusiva del naviero los salarios y empeños que se adeuden por viajes anteriores al del siniestro.

Art. 26. Llegado el caso previsto en el art. 908 del Código de Comercio, deberá satisfacer el asegurado, si el seguro es á término, los premios correspondientes hasta el dia en que deba verificarse el pago de la cantidad asegurada.

En seguros por viaje redondo ó á término, corresponderá á las Compañías el premio de todo el viaje redondo ó tiempo señalado para duracion del riesgo, aún cuando conocidamente ocurra la pérdida antes de su conclusicn.

Art. 27. Las Compañías permiten una escala voluntaria sin cambio de ruta; pasando de una, devengará un octavo por ciento cada escala más que se haga.

Art. 28. Si el buque hiciese cuarentena en lazareto, bien sea al dirigirse á su destino ó bien despedido por sanidad, las Compañías cobrarán un cuarto por ciento por este aumento de riesgo en el primer caso, y medio por ciento en el segundo; y respecto á la parte de cargamento asegurado que á consecuencia del espurgo vaya sobre cubierta desde el lazareto á su destino, las Compañías sólo responderán de los daños que provengan de pérdida total del buque conductor.

Art. 29. Los buques asegurados á término que emprendieren viajes largos sufrirán 1 por 100 de recargo por cada vez que doblaren los Cabos de Buena Esperanza ú Hornos.

Art. 30. Esta póliza será válida aún cuando en ella se omita cualquiera de las formalidades prescritas en el art. 841 y demás del Código de Comercio, sujetándose, en todo lo que en las condiciones expresadas no quede estipulado, á lo que previene sobre seguros marítimos el mismo Código. En caso de discordia se someten las partes al juicio de dos árbitros arbitradores y amigables componedores, nombrados respectivamente por ellas y de un tercero para el caso de discordia, que nombrarán dichos ár-

bitros antes de entrar en funciones, y si no se avienen en este nombramiento, el tercero lo nombrará el Tribunal de Comercio. Las partes estarán obligadas á pasar irremisiblemente por lo que se declare, concuerde ó transija en el fallo arbitral, bajo la multa de una cantidad igual á la tercera parte del valor del seguro sobre que verse la cuestion, exigible ejecutivamente de la parte que apelare, ó en otra forma reclamare, y aplicable en favor de la que se conformare; queriendo que, aún despues de pagada la pena, deba tener precisamente efecto la decision ó laudo arbitral y que no sea oido por los tribunales el que intentare anularlo, á cuyo fin renuncian desde ahora á toda apelacion, suplicacion, diccion de nulidad y otros recursos.

Con arreglo á las disposiciones que preceden, aplicables al presente caso, á las particulares que se explicarán, y mediante el premio de..... por 100, aseguran las Compañías que suscriben á..... por cuenta y riesgo de.....

Y para que conste donde convenga, lo firmamos en..... á las..... horas de la..... del dia..... del mes de..... de mil ochocientos.....

NOTA. Esta póliza fué adoptada tambien por el Comité de las Compañías tituladas: Naviera, Salvadora, Cabotaje y Aseguradora.

Documento núm. 3.

COMPAÑÍA GENERAL ESPAÑOLA DE SEGUROS.

PÓLIZA DE SEGUROS MARÍTIMOS SOBRE BUQUE.

Buque.....	*Se aseguran rs. vn.....*
Construido el año 18.....	*Premio..... por 100 rs. vn.....*
Bandera.....	*Póliza rs. vn.....*
Capitan, D.....	*Timbre rs. vn.....*
Por el.....	

La Compañia general española de Seguros, domiciliada en Madrid, y en su nombre el infrascrito, su representante, de esta vecindad, en virtud de la presente póliza: ASEGURA á..... de..... por cuenta de..... la

cantidad de rs. vn..... por..... de las cuatro quintas partes de rs. vn..... del valor del casco y aparejos de dicho buque..... de la matrícula de..... de..... toneladas, tripulad..... con..... individuos, su capitan D..... domiciliado en..... por el.....

CONDICIONES GENERALES.

1.ª *Corren por cuenta y riesgo de la Compañía* hasta la concurrencia de los rs. vn..... de este seguro y no más, las pérdidas y daños de mar, por caso fortuito ó fuerza mayor, que sobrevengan al susodicho buque por varamiento ó empeño del mismo, con rotura ó sin ella, por temporal, naufragio, abordaje casual, cambio forzado de ruta ó viaje, por echazon, fuego, apresamiento, saqueo, embargo por órden del gobierno, retencion por órden de potencia extranjera, y generalmente por todos los demás accidentes y riesgos de mar.

Corren asimismo á cargo de la Compañía, en los seguros por viaje, las arribadas forzosas que sean legítimas segun el Código, siempre que no sean seguidas de operaciones voluntarias de comercio.

La Compañía toma tambien á su cargo, dejando sin embargo á salvo la primera parte del art. 888 del Código de Comercio, los riesgos de la declaracion de guerra, hostilidades y represalias sobrevinientes, mediante el cobro de un aumento de premio regulado segun el art. 879 del mismo Código. Pero en este caso estará obligado el referido asegurado en la Compañía á promover las diligencias para la resolucion y pago ante el representante de la misma que suscribe, dentro de diez dias, corridos despues de saberse en este mismo punto la declaracion de guerra, ó principio de las hostilidades ó represalias, y de no verificarlo así, el asegurado se constituye, por este hecho, su propio asegurador contra dichos riesgos.

2.ª No corren por cuenta y riesgo de la Compañía los daños que sobrevengan:

1.° Por vicio propio de la cosa.

2.° Por el contrabando fiscal ó el denominado de guerra, ó por cualquiera comercio clandestino.

3.° Por conato de romper un bloqueo: y

4.° Por explosion de máquinas de vapor ni por la de pólvora ú otra materia inflamable tenida á bordo como cargamento.

Asimismo excluye la Compañía el riesgo de sublevacion á bordo y los daños procedentes de abandonar la tripulacion el buque.

Tampoco son á cargo de la Compañía el sustento y salario de la tripulacion, mientras la nave está en cuarentena, detenida ó reparándose, ni las estadias, sobre-estadias é invernajes.

En los seguros por viaje sencillo ó redondo, no responde la Compañía de los riesgos que sean precedidos de cambio de ruta ó de viaje sin consentimiento de la misma, ó de prolongarse este á un punto más remoto del expresado, siendo todos estos hechos voluntarios.

3.ª El seguro por viaje sencillo empieza desde el momento en que el buque se haga á la vela para el puerto de su destino, y cesa á las veinte y cuatro horas de haber fondeado en él.

El seguro por viaje redondo empieza tambien desde el momento en que el buque se haga á la vela para el puerto de su destino, y cesa á las veinte y cuatro horas de haber fondeado en él: á la vuelta corren los riesgos á cargo de la Compañía desde que la nave se hace á la vela para el puerto de su regreso y cesan como anteriormente.

Esto no obstante, si el buque asegurado por viaje sencillo ó redondo retardase su salida más de tres meses despues de la fecha de esta póliza, alcanzando así el seguro á la entrada de la estacion adversa para la navegacion, el asegurado satisfará el premio diferencial, segun la tarifa de la Compañía.

4.ª La responsabilidad de la Compañía en cuanto á la duracion del seguro de ida y vuelta concluirá en los viajes para más allá de los cabos de Hornos y Buena-Esperanza á los seis meses desde la llegada del buque al primer puerto en que se dé principio á las operaciones de comercio, y á los cuatro en los demás viajes. Espirados estos términos, el asegurado satisfará medio por ciento por cada mes principiado de mayor duracion del riesgo hasta el completo de doce meses, por cuyo trascurso queda exonerada la Compañía de toda responsabilidad ulterior.

5.ª Si en los seguros por viaje sencillo ó redondo, este buque tuviese que dirigirse para hacer cuarentena á otro puerto distinto del de su destino, ó si, al llegar á este, hallara impedida su admision en él por interdiccion de relaciones comerciales sobrevenida durante la navegacion por causas políticas ú otro motivo de fuerza mayor, se aumentará el premio

por regulacion de peritos nombrados por las partes segun las distancias y riesgos del nuevo viaje.

6.ª Las averías se liquidarán con separacion, distinguiendo las gruesas ó comunes de las simples ó particulares, conforme á las clasificaciones del Código de Comercio que no estén derogadas por esta póliza.

Para que la Compañía abone las averías han de exceder estas en sí mismas del importe de las franquicias, exclusos los gastos de justificacion, los cuales serán de abono tambien acumulándose á la avería, cuando esta exceda de aquel límite, y no en otro caso.

Si no se observasen estas reglas en cualquier liquidacion hecha en el puerto del destino, ó en alguno de arribada compatible con las condiciones de este seguro, se procederá en esta plaza á la consiguiente rectificacion.

7.ª Hecha la liquidacion primitiva de la contribucion á las averías gruesas entre el capitan y consignatarios del punto del destino, ó rectificada esta en virtud del artículo anterior, se estará y pasará entre asegurador y asegurado por el capital estimado del buque y aparejos en esta póliza, si no se apreciasen en menos donde se rinde el viaje, cuyo último tipo regirá entonces. Si en este destino valiesen más, el asegurado soportará el tanto de contribucion sobre el exceso como asegurador por sí mismo de su mayor valor, quedando siempre á cargo del asegurado la contribucion á las averías que afecte á los fletes.

8.ª En los seguros á término se arreglarán las averías de cada viaje por separado, y se satisfará el excedente de 8 por 100 del valor total asegurado en las averías simples ó particulares, y de 5 por 100 en las averías gruesas ó generales, entendiéndose fenecido el viaje cada vez que verificándose mutacion ó sustitucion de los artículos de comercio que constituyen un cargamento se deje ó tome la mayor parte de su compuesto.

En los seguros de viaje sencillo ó redondo, se pagará el excedente de 3 por 100 del valor total asegurado en las averías gruesas y de 5 por 100 en las simples; liquidándose tambien con separacion las averías del viaje de ida del de vuelta en los redondos.

No se deducirá franquicia en los casos en que proceda el abandono.

9.ª Si tuviese que tomar este buque algun préstamo á la gruesa para

gastos de reparaciones ú otros análogos durante el viaje, pagadero más allá del puerto en que termina, sólo reconocerá la Compañía, en lo que pueda ser á su cargo, la parte proporcional del premio hasta donde se rinda dicho viaje.

10.ª En los arreglos y liquidaciones de las averías gruesas y particulares sobre el buque y sus adherentes, únicamente se admitirán los objetos que deban reemplazar ó hayan reemplazado las pérdidas ó daños procedentes de accidentes marítimos: pero la Compañía no podrá ser obligada á indemnizar los primeros hasta que el asegurado acredite haber realizado el reemplazo como en los segundos. El coste de ellos se soportará por la Compañía á prorata y en proporcion de la cantidad asegurada con la deduccion de costumbre de un tercio del importe bruto justificado de la parte material y mano de obra del reparo.

Esta deduccion no comprende las anclas y cadenas.

La reparacion de los fondos de un buque, sólo será de cuenta de la Compañía cuando el deterioro proceda de varamiento ó choque.

11.ª En los seguros á término, la Compañía no responde de los riesgos de la isla de Borbon, ni del Senegal en estacion alguna, ni del Mar Negro, de Azoff, y mares al Este de Dunquerque desde 1.º de Octubre al 1.º de Abril, ambos inclusive, ni de la costa de Coromandel, desde punta Palmira á la isla de Ceilan y dentro de Sonda, desde 15 de Octubre al 15 de Diciembre ambos inclusive.

12.ª Las averías particulares que, en vez de un quebranto material se produzcan sólo de gastos ocasionados por fuerza mayor insuperable de mar, se liquidarán separadamente, pagándose en proporcion del seguro, con deduccion de una franquicia de 3 por 100 sobre el valor asegurado.

13.ª Llegado el caso previsto en el art. 908 del Código de Comercio, deberá satisfacer el asegurado, si el seguro es á término, los premios correspondientes hasta el dia en que deba verificarse el pago de la cantidad asegurada.

14.ª En seguros por viaje redondo ó á término, corresponderá á la Compañía el premio de todo el viaje redondo ó tiempo señalado para duracion del riesgo, aún cuando conocidamente ocurra la pérdida antes de su conclusion.

15.ª Los buques asegurados á término, que emprendieran viajes largos,

sufrirán 1 por 100 de recargo por cada vez que doblaren los cabos de Hornos ó Buena-Esperanza.

16.ª En los seguros libres de averías sólo responde la Compañía de la pérdida total y de los casos en que proceda el abandono.

17.ª Sólo procede el abandono á los aseguradores de este buque cuando provenga de su pérdida total ó de apresamiento, que no esté en el caso del art. 880 del Código: de naufragio, rotura ó varamiento, siempre que el daño ocurrido fuera tal, que no se le pueda rehabilitar absolutamente para el viaje emprendido; por su embargo ó detencion forzada por órden del gobierno propio ó extranjero que no haya cesado dentro de los plazos que fija el art. 929 del Código, ó por el transcurso de un año en los viajes ordinarios, ó dos años en los viajes largos desde el recibo de las últimas noticias sin tenerse nuevas del buque.

18.ª En caso de abandono del buque, queda bajo la exclusiva responsabilidad del naviero el pago de los sueldos que se adeuden al capitan y tripulacion por viajes anteriores, debiendo quedar los fletes de lo que se salve en este último á favor de la Compañía, segun el art. 915 del Código.

19.ª Las averías, daños y pérdidas que con arreglo á nuestras leyes, y al tenor de lo expresado en esta póliza, sean de cargo de la Compañía, se justificarán en esta plaza, y en la misma se realizará su pago al portador de esta póliza, á los diez dias precisos y perentorios de haberse presentado los documentos que justifiquen suficientemente que ha ocurrido la avería ó pérdida por alguna de las causas de que responde el seguro; pero hasta que dicha justificacion sea reconocida y admitida por la Compañía ó por los árbitros arbitradores que, en caso de discordia, se nombraren, no será esta póliza ejecutiva para los efectos que establece el artículo 883 del Código de Comercio.

20.ª Será válida, como hecha de buena fe, la presente póliza, aún cuando en ella se omitiere cualquiera de las formalidades prescritas en el artículo 841 y demás del Código de Comercio, al cual nos sometemos los contratantes en todo lo que no estuviere expresado en la misma.

21.ª En el caso de no avenencia, nos sometemos los interesados á juicio de jueces, árbitros arbitradores y amigables componedores con arreglo á los arts. 252 y 296 de la ley de Enjuiciamiento.

Bajo cuyas cláusulas y condiciones, nos comprometemos respectivamen-

te la Compañía y el asegurado á llevar adelante el presente contrato de seguro, por el cual este último ha satisfecho rs. vn..... y lo firmamos en..... á las..... horas del dia..... del mes de..... del año de 18.....

CONDICIONES ESPECIALES MANUSCRITAS.

Documento núm. 4.

COMPAÑIA GENERAL ESPAÑOLA DE SEGUROS.

PÓLIZA DE SEGUROS MARÍTIMOS SOBRE CARGAMENTO.

Buque.....
Construido el año 18.....
Bandera.....
Capitan, D.....
Viaje.....

Se aseguran rs. vn.....
Premio..... por 100 *rs. vn.....*
Póliza rs. vn.....
Timbre rs. vn.....

La Compañía general Española de Seguros, domiciliada en Madrid, y en su nombre el infrascrito, su representante, de esta vecindad, en virtud de la presente póliza: ASEGURA á..... de..... por cuenta de..... la cantidad de rs. vn..... valor de..... cargado ó por cargar en el puerto de..... debajo de cubierta de..... de la matrícula de..... de..... toneladas, tripulad... con.... individuos, su capitan D.... domiciliado en.... por su viaje de.....

CONDICIONES GENERALES.

1.ª *Corren por cuenta y riesgo de la Compañía*, hasta la concurrencia de los rs. vn... de este seguro, y no más, las pérdidas y daños de mar por caso fortuito ó fuerza mayor, que sobrevengan á las cosas aseguradas conducidas debajo de cubierta por varamiento ó empeño del buque con rotura ó sin ella, por temporal, naufragio, abordaje casual, cambio forzado de ruta de viaje ó de buque, por echazon, fuego, apresamiento, saqueo, embargo por órden del gobierno, retencion por órden de potencia extranjera, y generalmente por todos los demás accidentes y riesgos de mar. Corren asimismo á cargo de la Compañía las arribadas

forzosas que sean legítimas segun el Código, siempre que no sean seguidas de operaciones voluntarias de comercio.

La Compañía toma tambien á su cargo, dejando sin embargo á salvo la primera parte del art. 888 del Código de Comercio, los riesgos de la declaracion de guerra, hostilidades ó represalias sobrevinientes, mediante el cobro de un aumento de premio, regulado segun el art. 879 del mismo Código. Pero en este caso estará obligado el referido asegurado en la Compañía á promover las diligencias para la resolucion y pago ante el representante de la misma que suscribe, dentro de diez dias corridos despues de saberse en este mismo punto la declaracion de guerra, ó principio de las hostilidades; y de no verificarlo así, el asegurado se constituye por este hecho su propio asegurador contra dichos riesgos.

2.ª No corren por cuenta y riesgo de la Compañía los daños que sean precedidos de cambio de ruta, de viaje ó de buque sin consentimiento de la Compañía, ó de prolongarse el viaje á un punto más remoto del expresado, siendo todos estos hechos voluntarios, ni los daños que sobrevengan: 1.º Por vicio propio de la cosa. 2.º Por contrabando fiscal ó el denominado de guerra, ó por cualquiera comercio clandestino. 3.º Por conato de romper un bloqueo. Y 4.º Por sublevacion á bordo y los daños procedentes de abandonar la tripulacion el buque.

Tampoco corren por cuenta de la Compañía los riesgos sobre las mercaderías cargadas sin su prévio consentimiento en punto de escala, aún en los casos de convenio de esta.

3.ª El seguro sobre estas mercaderías empieza á correr, desde que se carguen en el puerto de su expedicion, hasta que sean puestas en tierra en el de su destino; siendo tambien de cuenta de la Compañía los riesgos sobre las mercaderías ocurridos desde que se pongan á flote ó en barcazas, lanchas ó botes para llevarlas á bordo desde los muelles ó cargaderos del mismo puerto, y vice-versa, aunque sea á remolque; pero, para lo primero, es preciso que el seguro preceda al embarque ó á la noticia de este. Las pérdidas que en tal caso ocurran, se considerarán como avería particular, siempre que su importe no exceda de las tres cuartas partes del total asegurado.

4.ª Si este buque tuviese que dirigirse, para hacer cuarentena, á otro puerto distinto del de su destino, ó si al llegar á este hallara impedida su

admision en él por interdiccion de relaciones comerciales, sobrevenida durante la navegacion por causas políticas ú otro motivo de fuerza mayor, se aumentará el premio por regulacion de peritos, nombrados por las partes, segun las distancias y riesgos del nuevo viaje.

Respecto á la parte de cargamento asegurado que, á consecuencia del expurgo, vaya sobre cubierta desde el lazareto á su destino, la Compañía sólo responde de los daños que provengan de pérdida total del buque conductor.

5.ª Si el expresado buque retardase su salida más de tres meses despues de la fecha de esta póliza, el asegurado satisfará un cuartillo por 100 de premio adicional por cada mes principiado de ulterior retardo.

6.ª Las averías se liquidarán con separacion, distinguiendo las gruesas ó comunes de las simples ó particulares, conforme á las clasificaciones del Código de Comercio que no estén derogadas por esta póliza. Para que la Compañía abone las averías, han de exceder estas en sí mismas del importe de las franquicias, exclusos los gastos de justificacion, los cuales serán de abono tambien, acumulándose á la avería cuando esta exceda de aquel límite, y no en otro caso. Notándose diferencia en cualquier liquidacion hecha en el puerto del destino ó en alguno de arribada, compatible con las condiciones de este seguro, se procederá en esta plaza á la consiguiente rectificacion.

7.ª Hecha la liquidacion primitiva de la contribucion á las averías gruesas entre el capitan y consignatarios del punto del destino, ó rectificada esta en virtud del artículo anterior, se estará y pasará entre asegurador y asegurado por el capital estimado de las mercaderías en esta póliza, y á defecto de especificacion bastante, por el valor de las facturas del puerto del embarque, sino se apreciasen en menos donde se rinde el viaje, cuyo último tipo regirá entonces. Si en este destino valiesen más las mercaderías, el asegurado soportará el tanto de contribucion sobre el exceso, como asegurador por sí mismo de su mayor valor. Las mercaderías perdidas entrarán á contribuir por el mismo valor considerado para la regulacion de averías, así como el buque contribuirá tambien por todo lo que cobre por avería comun, como cantidad adicional al aprecio hecho segun el art. 955, párrafo 3.º del referido Código.

Para la liquidacion de las averías simples, se buscará la diferencia en-

tre el producto neto que los efectos asegurados debieron rendir en el lugar de su destino, llegando en estado sano, y el que se obtenga en subasta pública á consecuencia del daño padecido; ó bien si lo prefiere el asegurado, se justipreciará por peritos su deterioro para regular por uno ú otro medio el tanto por ciento de pérdida sufrida, cuyo tanto por ciento abonará la Compañía sobre la cantidad asegurada, deduciendo antes toda la franquicia que corresponda y la merma ó rezumo á que tal vez se halle afecto el artículo. De este modo, si resultase exceso de valor, el asegurado será su propio asegurador en la parte excedente.

8.ª En este seguro tendrá la Compañía en las averías gruesas la franquicia de 3 por 100 sobre el capital total asegurado por esta póliza, y pagará el excedente de lo que corresponda.

9.ª En las averías simples tendrá la Compañía las franquicias siguientes sobre el capital total asegurado por esta póliza, y satisfará el excedente.

Franquicias del tres por 100.—Algodon en rama prensado.—Almendra en cáscara.—Azafran en latas.—Cera.—Harina en barriles.—Jarcia.—Lanas lavadas.—Maderas de todas clases.—Palos de tinte.—Plomo.—Sebo.

Franquicias del cinco por 100.—Aceite en botijuelas ó redomas encajonadas.—Arroz en barricas.—Café en bocoyes.—Cáñamo obrado.—Canela en barricas ó cajas.—Cobre.—Hierro.—Harina de 1.ª clase en sacos.—Hilaza en balas.—Masas de pasta en cajones.—Nuez moscada en barriles ó cajas.—Tabaco labrado en barriles ó cajas.—Té en cajas.—Zarzaparrilla.

Franquicias del diez por 100.—Acero.—Algodon en rama sin prensar.—Anís en sacos.—Añil.—Azafran en cajas.—Azúcar en barricas ó cajas.—Barrilla.—Cacao en sacos.—Café en sacos.—Calzado.—Canela en churlos.—Cáñamo y lino en rama.—Clavos de comer, en fardos.—Cueros al pelo.—Droguería.—Goma.—Grana.—Granos, cereales en sacos.—Harina de 2.ª y 3.ª clase en sacos.—Jabon en cajas.—Legumbres secas en sacos.—Lencería.—Listonería ó cintería en cajas.—Paños.—Papel blanco en balas.—Papel de estraza.—Pimienta en sacos.—Pieles finas en fardos.—Quincalla ó mercería en cajas ó barriles.—Ropas hechas.—Sedería en rama.—Sombreros.—Tejidos de seda, algodon ó lana, en cajones ó tercios.

FRANQUICIAS DEL QUINCE POR 100.—Arroz en sacos.—Azúcar en sacos.—Cristalería, espejos, vidrios.—Cueros salados.—Frutas secas y verdes.—Granos á granel.—Grasas.—Legumbres á granel.—Libros.—Líquidos.—Loza.—Manteca.—Pescado seco y salado.—Porcelana.—Queso.—Sal.—Salitre.—Semillas á granel.—Tabaco en rama.—Tasajo.—Tocino.—Zumaque.

Si sobreviniese avería simple ó particular sobre alguna mercadería no comprendida en la precedente clasificacion, se arreglará la cuota de franquicia por la analogía que el artículo tenga con los especificados, tomándose en consideracion la naturaleza y calidad de su empaque ó envase.

Cuando no sea fácil hallar la analogía, se fijará la franquicia de 10 por 100.

10. Las averías particulares que, en vez de un quebranto material, le produzcan sólo de gastos ocasionados por fuerza mayor insuperable de mar, se liquidarán separadamente, pagándose en proporcion del seguro, con deduccion de una franquicia de 3 por 100 sobre el valor asegurado.

11. Cuando en una misma póliza se aseguren mercaderías diversas, háyase ó no expresado su respectivo valor, se entenderá que todas las sujetas á igual franquicia forman un solo seguro, y se liquidará la avería de las mismas separadamente de la de las demás que comprende la póliza; pero, para los casos de abandono, todas las mercancías comprendidas en una misma póliza constituirán siempre un seguro único, aunque fueren de naturaleza diferente.

12. En los seguros sobre efectivo y metales preciosos, sólo responde la Compañía de los daños por pérdida absoluta de la nave, cargamento y equipaje, y del resarcimiento que corresponda, en caso de haber contribuido al pago de avería gruesa.

13. Ocurriendo la avería particular en seguros sobre tabacos, se someterá á la calificacion de árbitros nombrados en la forma que dice la condicion 19 de esta póliza, estando obligado el asegurado á hacerse cargo del tabaco, salvo el desmérito que se fije, aunque procediere el abandono. Lo mismo se entenderá con cualquiera otro artículo estancado.

14. Sólo en los casos de naufragio, varamiento, choque ó abordaje, responderá la Compañía de las averías simples sobre los siguientes ar-

tículos, reteniendo sus franquicias sobre el capital total asegurado por esta póliza, y pagando el excedente.

Cristalería, inclusos espejos y vidrios.—Cueros salados.—Frutas verdes y secas, y en aguardiente.—Cereales, granos, legumbres y semillas. —Fierro en alambres, flejes ó planchas.—Líquidos embotellados.—Loza. —Mantecas y grasas.—Patatas.—Pescado seco ó salado.—Porcelana.— Queso.—Sal.—Salitre.—Tasajo.—Zumaque.

15. La Compañía permite una escala voluntaria sin cambio de ruta. Pasando de una, devengará 1/8 por 100 cada escala más que se haga.

16. No se deducirá franquicia en los casos en que proceda el abandono, pero por vía de indemnizacion de las mermas ordinarias sobre los líquidos en cascos ó botellas, de que no responde la Compañía por ser aquellas vicio propio de la cosa, retendrá sobre los expresados líquidos 2 por 100 en los viajes de cabotaje, 4 por 100 en los emprendidos á puertos de Europa ó á los de África y Ásia sobre el Mediterráneo, 10 por 100 en los viajes á las islas Azores, de Madera, á las occidentales de África y costas, por esta parte, hasta el Cabo de Buena-Esperanza, y por la parte oriental de América, hasta el Cabo de Hornos; y 15 por 100 en los viajes más allá de dichos Cabos.

17. Sólo procede el abandono á los aseguradores de la carga cuando provenga aquel de su pérdida total en naufragio, ó por otro caso fortuito de mar; por apresamiento que no esté en el caso del art. 880 del Código; por embargo ó detencion forzada por órden del gobierno propio ó extranjero, que no haya cesado dentro de los plazos que fija el art. 929; por la pérdida material que exceda de las tres cuartas partes de los efectos asegurados, ó por la deterioracion en su calidad, que exclusos gastos, exceda del mismo tanto del valor total de la póliza; por el trascurso de un año en los viajes ordinarios, ó dos años en los viajes largos desde el recibo de las últimas noticias, sin tenerse nuevas de la nave, ó por no haberse encontrado buque para trasportar las mercaderías aseguradas á su destino, en el caso del art. 924 del Código; dentro de los plazos del artículo 928.

18. Las averías, daños y pérdidas que, con arreglo á nuestras leyes, y al tenor de lo expresado en esta póliza, sean de cargo de la Compañía, se justificarán en esta plaza, y en la misma se realizará su pago al por

tador de esta póliza, á los diez dias precisos y perentorios de haberse presentado los documentos que justifiquen suficientemente que ha ocurrido la avería ó pérdida por alguna de las causas de que responde el seguro; pero hasta que dicha justificacion sea reconocida y admitida por la Compañía, ó por los árbitros arbitradores que en caso de discordia se nombraren, no será esta póliza ejecutiva para los efectos que establece el art. 883 del Código de Comercio.

19. Será válida, como hecha de buena fe, la presente póliza, aun cuando en ella se omitiere cualquiera de las formalidades prescritas en el artículo 841 y demás del Código de Comercio, al cual nos sometemos los contratantes en todo lo que no estuviere expreso en la misma.

20. En el caso de no avenencia, nos sometemos los interesados á juicio de jueces árbitros arbitradores y amigables componedores, con arreglo á los artículos 252 y 296 de la ley de Enjuiciamiento.

CONDICIONES ESPECIALES MANUSCRITAS.

Bajo cuyas cláusulas y condiciones nos comprometemos respectivamente la Compañía y el asegurado á llevar adelante el presente contrato de seguro, por el cual ha satisfecho rs. vn..... y lo firmamos en..... á las..... horas del dia..... del mes de..... del año de 18.....

Documento núm. 5, primera parte.

TARIFA DE PREMIOS ORDINARIA PARA SEGUROS Á TÉRMINO.

Clases de buques en varios registros y su equivalencia.				Premio por un año.	Premio por medio año.	Premio por tres meses.
Inglés.	Francés.	Catalan.	Español.			
A	3/3	A. 1. .	Sobresaliente.	6 p.%	3 1/4 p.%	1 3/4 p.%
(1) A	5/6	A. 2. .	1.ª clase.			
(2) Æ	3/4	B. 1. .	2.ª id.	6 1/2 p.%	3 1/2 p.%	2 p.%
Æ	2/3	B. 2. .	3.ª id.	7 p.%	3 3/4 p.%	2 1/4 p.%
E	1/2	C. 1. .	4.ª id.	No se aseguran á término.		
I	0	C. 2. .	5.ª id.			
—	—	D. . . .	6.ª id.			

CABOTAJE.

	Por un año.	Por medio año	Por 3 meses.
Buques A. 1.	7 p.%	4 p.%	2 1/4 p.%
Id. A. 2.			
Id. B. 1.	8 p.%	4 1/2 p.%	2 3/8 p.%
Id. B. 2.			

VAPORES.

	POR UN AÑO.	
	A todo riesgo.	Pérdida total.
Vapores A. 1. y A. 2.	5 1/2 p.%	4 1/2 p.%
Id. B. 1. y B. 2.	6 p.%	5 p.%

(1) (2) En el registro inglés están con tinta encarnada.

Documento núm.

TARIFA DE PREMIOS ORDINARIA PARA SE

	Génova.	Marsella.	Rosas.	Barcelona.	Tarragona.	Tortosa.	Valencia.	Alicante.	Cartagena.	Almería.	Málaga	Gibraltar.
Costa de Argelia.	7/8	3/4	3/8	3/8	3/8	3/8	3/8	1/2	1/2	1/2	3/8	1/4
Ceuta. . . .	10/0	7/8	3/4	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Tánger. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Mogador. . .	11/4	11/8	10/0	10/0	10/0	10/0	10/0	7/8	7/8	3/4	3/4	3/4
Canarias. . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Lisboa. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
San Sebastian. .	11/2	13/8	11/4	11/4	11/4	11/4	11/8	10/0	10/0	10/0	7/8	7/8
Santander. . .	13/8	11/4	11/8	11/8	11/8	11/8	10/0	10/0	7/8	7/8	3/4	3/4
Coruña. . . .	11/4	11/8	11/8	10/0	10/0	10/0	7/8	7/8	3/4	3/4	5/8	5/8
Galicia. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Sevilla. . . .	11/8	10/0	7/8	7/8	3/4	3/4	5/8	5/8	1/2	1/2	5/8	5/8
Cádiz. . . .	10/0	7/8	3/4	3/4	3/4	3/4	5/8	1/2	1/2	1/2	»	1/4
Gibraltar. . .	7/8	3/4	3/4	5/8	5/8	5/8	1/2	1/2	1/2	3/8	1/4	
Málaga. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	3/8	1/4		
Almería. . . .	»	»	»	»	»	»	»	3/8	1/4			
Cartagena. . .	3/4	5/8	5/8	1/2	1/2	1/2	1/2	3/8				
Alicante. . .	»	»	»	»	»	»	3/8					
Valencia. . .	»	»	»	»	»	»						
Tortosa. . . .	3/8	1/2	1/2	»	3/8							
Tarragona. . .	»	»	3/8	1/4								
Barcelona. . .	»	»	»									
Rosas. . . .	»	»										
Marsella. . .	1/2											
Génova. . . .												

5, segunda parte.

GUROS DE CABOTAJE Y VIAJES CORTOS.

	Cádiz.	Sevilla.	Galicia.	Coruña.	Santander.	S. Sebastian.	Lisboa.	Canarias.	Mogador.	Tánger.	Ceuta.	Argelia.
Costa de Argelia.	3/8	1/2	5/8	3/4	7/8	1 0/0	7/4	1 0/0	1 0/0	3/4	5/8	
Ceuta. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	7/8	1/2		
Tánger. . . .	1/4	3/8	1/2	5/8	3/4	7/8	5/8	7/8	»			
Mogador. . .	5/8	3/4	7/8	7/8	1 0/0	1 1/8	7/8	1/2				
Canarias. . .	»	»	»	»	»	»	»					
Lisboa. . . .	»	5/8	1/2	1/2	5/8	3/4						
San Sebastian. .	3/4	3/4	5/8	5/8	1/2							
Santander. . .	5/8	5/8	1/2	1/2								
Coruña. . . .	5/8	1/2	3/8									
Galicia. . . .	1/2	1/2										
Sevilla. . . .	1/4											

Buenos Aires.	Montevideo.	Rio Janeiro.	Pernambuco y Maraño.	Guayra y Pto. Cabello.	Maracaybo.	Cartagena y Sta. Marta.	Golfo de Méjico.	Mobila y Nueva Orleans.	Charleston.	Nueva-York, Boston etc.	Terranova.	Santo Domingo.	Cuba.	Isla de Puerto-Rico.	Canarias.
3/4	1 1/2	1 1/4	1 1/4	1 1/2	1 3/4	1 3/4	1 3/4	1 1/2	1 1/8	1 1/2	1 3/4	1 1/4	1 1/4	1 1/8	1 0/0
3/8	1 3/8	1 1/8	1 1/8	1 3/8	1 5/8	1 5/8	1 5/8	1 5/8	1 1/8	1 3/8	1 5/8	1 1/8	1 1/8	1 0/0	7/8
3/4	1 1/2	1 1/4	1 1/4	1 3/8	1 3/4	1 7/8	1 7/8	1 1/2	1 1/4	1 1/2	1 3/4	1 1/4	1 1/4	1 1/8	1 0/0
3/8	1 1/4	7/8	7/8	1 1/8	1 1/4	1 1/2	1 3/8	1 3/8	1 0/0	1 0/0	1 1/8	1 0/0	1 0/0	1 0/0	
3/8	1 3/8	1 1/8	1 0/0	3/4	5/8	5/8	3/4	3/4	3/4	7/8	1 0/0	1/2	1/2		
3/4	1 1/2	1 3/8	1 6/8	1 1/8	1 0/0	7/8	3/8	1/2	3/8	3/4	1 0/0				
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»				
1/4	2 0/0	1 1/2	1 3/8	1 1/4	1 1/8	1 0/0	1 0/0	1 0/0	3/4	5/8					
»	»	»	»	»	»	»	7/8	3/4	5/8						
»	»	»	»	»	»	»	»	»							
»	»	1 3/4	1 1/2	1 3/8	1 1/4	»	1/2								

TARIFA DE PREMIOS ORDINARIA PARA VIAJES LARGOS.

VIAJES DE LOS PUERTOS / Á LOS PUERTOS	Costa N. de Francia.	INGLATERRA. (1)	Noruega.	Báltico.	Mar Negro.	Alejandría.	Adriático.	Liorna y Nápoles.	Malta y Sicilia.	Túnez.	Argelia.	Costa de Marruecos.	Islas de Cabo Verde.	Cabo de Buena-Esperanza.	Filipinas.	California.	Guayaquil.	Lima.	Valparaíso.	Buenos Aires.	Montevideo.	Rio Janeiro.	Pernambuco y Marañon.	Guayra y Pto. Cabello.	Maracaybo.	Cartagena y Sta. Marta.	Golfo de Méjico.	Mobila y Nueva Orleans.	Charleston.	Nueva-York, Boston etc.	Terranova.	Santo Domingo.	Cuba.	Isla de Puerto-Rico.	Canarias.
De Cataluña, Valencia y Murcia.	1 1/4	de 1 3/8 á 1 3/4	1 3/4	2 1/2	1 1/2	1 1/4	1 1/4	1 0/0	1 0/0	3/4	5/8	7/8	1 1/4	2 0/0	3 1/2	3 3/4	3 0/0	2 5/4	2 1/2	1 3/4	1 1/2	1 1/4	1 1/4	1 1/2	1 3/4	1 3/4	1 3/4	1 1/2	1 1/8	1 1/2	1 3/4	1 1/4	1 1/4	1 1/8	1 0/0
Andalucía y Galicia.	1 1/4	de 1 1/8 á 1 5/8	1 3/8	2 3/8	1 5/8	1 5/8	1 3/4	1 1/4	1 1/2	1 0/0	7/8	3/4	1 1/8	1 3/4	3 1/4	3 1/2	2 7/8	2 5/8	2 3/8	1 3/8	1 3/8	1 1/8	1 1/8	1 5/8	1 5/8	1 5/8	1 5/8	1 3/8	1 1/8	1 3/8	1 3/8	1 1/8	1 1/8	1 0/0	7/8
Costa N. de España.	1 0/0	de 1 0/0 á 1 1/2	1 1/4	2 1/4	1 3/4	1 3/8	2 0/0	1 1/2	1 3/4	1 3/8	1 0/0	1 0/0	1 1/4	2 0/0	3 3/4	4 0/0	3 1/8	2 7/8	2 3/4	1 3/4	1 1/2	1 1/4	1 1/4	1 5/8	1 3/4	1 7/8	1 7/8	1 1/2	1 1/4	1 1/2	1 3/4	1 1/4	1 1/4	1 1/8	1 0/0
Islas Canarias	1 1/4	de 1 1/4 á 1 3/4	1 3/4	2 1/2	2 0/0	1 3/4	2 0/0	1 1/2	1 3/4	1 5/8	1 0/0	3/4	3/8	1 1/4	3 0/0	3 1/4	2 1/2	2 1/4	2 0/0	1 3/8	1 1/4	7/8	7/8	1 1/8	1 1/4	1 1/2	1 5/8	1 3/8	1 0/0	1 0/0	1 1/8	1 0/0	1 0/0	1 0/0	
Isla de Puerto-Rico.	1 3/8	de 1 3/8 á 1 7/8	2 0/0	2 5/8	2 1/2	2 0/0	2 1/4	1 5/8	1 7/8	1 1/2	1 1/8	7/8	1 0/0	2 0/0	3 1/2	3 3/4	3 0/0	3 0/0	2 1/2	1 5/8	1 3/8	1 1/8	1 0/0	3/4	5/8	5/8	3/4	3/4	3/4	7/8	1 0/0	1/2	1/2		
Santo Domingo.	1 1/2	de 1 1/2 á 2 1/8	2 1/8	2 3/4	2 5/8	2 1/8	2 5/8	1 3/4	2 0/0	1 5/8	1 1/4	1 0/0	1 1/8	2 1/8	3 5/8	3 7/8	3 1/8	3 1/8	2 5/8	1 3/4	1 1/2	1 5/8	1 6/8	1 1/8	1 0/0	7/8	5/8	1/2	3/8	3/4	1 0/0				
Cuba	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»				
Terranova	1 1/4	de 1 0/0 á 1 5/8	1 5/8	2 1/4	2 3/4	2 1/4	2 1/2	1 7/8	2 1/8	1 3/4	1 3/8	1 1/8	1 1/4	2 1/4	3 3/4	4 0/0	3 1/4	3 1/4	2 3/4	2 1/4	2 0/0	1 1/2	1 3/8	1 1/4	1 1/8	1 0/0	1 0/0	1 0/0	3/4	5/8					
Filadelfia, Nueva-York y Boston.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	7/8	3/4	5/8						
Charleston	1 1/8	de 1 1/4 á 1 7/8	1 1/2	2 1/4	2 3/8	2 0/0	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»				
Mobila y Nueva-Orleans	1 1/2	de 1 3/4 á 2 3/8	2 0/0	2 3/4	2 5/8	2 3/8	2 1/8	1 3/4	1 5/8	1 1/2	1 3/8	1 1/4	1 3/8	2 1/4	3 3/4	3 7/8	3 1/4	»	»	»	»	1 3/4	1 1/2	1 3/8	1 1/4	»	1/2								
Golfo de Méjico	1 3/8	de 1 7/8 á 2 1/2	2 1/8	2 7/8	2 3/4	2 1/2	2 1/4	1 7/8	1 3/4	1 5/8	1 1/2	1 3/4	1 1/2	2 3/8	3 7/8	4 0/0	3 3/8	3 3/8	2 7/8	2 3/8	2 1/8	1 7/8	1 5/8	1 1/2	1 3/8	1 1/4									
Cartagena y Santa Marta	1 1/2	de 1 3/4 á 2 3/8	2 0/0	2 3/4	2 5/8	2 3/8	2 1/8	1 3/4	1 5/8	1 1/2	1 3/8	1 1/4	1 3/8	2 1/4	3 3/4	3 7/8	3 1/4	3 1/8	2 5/4	2 1/8	1 7/8	1 5/8	1 3/8	1 1/4	1 1/8										
Maracaybo	1 3/8	de 1 3/8 á 2 1/4	1 7/8	2 5/8	2 1/2	2 1/4	2 0/0	1 5/8	1 1/2	1 3/8	1 1/4	1 1/8	1 1/4	2 1/8	3 5/8	3 3/4	3 1/8	3 0/0	2 5/8	2	1 3/4	1 1/2	1 1/4	1											
Guayra y Puerto Cabello.	1 1/4	de 1 1/2 á 2 1/8	1 3/4	2 1/2	2 3/8	2 1/8	1 7/8	1 1/2	1 3/8	1 1/4	1 1/8	1 0/0	1 1/8	2 0/0	3 1/2	3 5/8	3 0/0	2 7/8	2 1/2	1 7/8	1 5/8	1 3/8	1 1/8												
Pernambuco y Marañon	1 1/8	de 1 3/8 á 2 0/0	1 3/8	2 7/8	2 1/4	2 0/0	1 3/4	1 3/8	1 1/4	1 1/8	1 0/0	»	1 0/0	1 7/8	3 3/8	3 1/2	2 7/8	2 3/4	2 5/8	1 3/8	1 1/8	7/8													
Rio Janeiro	1 1/4	de 1 1/2 á 2 1/8	1 3/4	2 1/2	2 3/8	2 1/8	1 7/8	1 1/2	1 3/8	1 1/4	1 1/8	1 1/8	1 1/4	2 0/0	3 1/2	3 3/8	3 0/0	2 7/8	2 1/2	1 1/8	1														
Montevideo	1 1/2	de 1 3/4 á 2 3/8	2 0/0	2 3/4	2 5/8	2 3/8	2 1/8	1 3/4	1 5/8	1 1/2	1 1/2	1 3/8	1 0/0	1 1/2	3 0/0	3 1/8	2 1/2	2 1/4	2 0/0	1/2															
Buenos-Aires	1 3/4	de 2 0/0 á 2 3/8	2 1/4	3 0/0	2 7/8	2 5/8	2 1/4	2 0/0	1 3/4	1 5/8	1 1/2	»	»	»	»	»	»	»	»																
Valparaiso	2 3/4	de 3 0/0 á 3 3/8	3 1/4	4 0/0	3 7/8	3 5/8	3 1/4	3 0/0	2 3/4	2 5/8	2 1/2	2 7/8	2 0/0	2 1/4	3 1/2	2 1/2	1 1/2	1 0/0																	
Lima	3 1/4	de 3 1/2 á 4 1/8	3 3/4	4 1/2	4 1/4	4 0/0	3 3/4	3 1/4	3 0/0	2 7/8	2 3/4	2 5/8	2 1/2	2 3/4	3 0/0	2 0/0	1 0/0																		
Guayaquil	3 1/2	de 3 3/4 á 4 3/8	4 0/0	4 3/4	4 1/2	4 1/4	4 0/0	3 1/2	3 1/4	3 1/8	3 0/0	2 3/4	2 5/8	3 0/0	2 3/4	1 1/2																			
California.	4 0/0	de 4 1/4 á 4 7/8	4 1/2	5 0/0	5 0/0	4 3/4	4 1/2	4 0/0	3 3/4	3 1/2	3 1/2	3 1/4	3 0/0	3 1/4	3 0/0																				
Filipinas	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3 1/4	3 0/0	2 1/2	2 0/0																					
Cabo de Buena-Esperanza.	2 0/0	de 2 1/4 á 2 7/8	2 3/4	3 1/2	3 1/2	3 0/0	3 0/0	2 1/4	2 0/0	1 7/8	1 3/4	1 1/2	1 0/0																						
Islas de Cabo Verde.	1 1/2	de 1 3/4 á 2 3/8	2 1/2	2 5/8	2 3/4	2 1/4	2 1/4	1 3/4	1 3/4	1 5/8	1 1/4	1 0/0																							
Costa de Marruecos	1 1/4	de 1 1/2 á 2 1/8	2 0/0	2 1/2	2 0/0	1 1/2	1 3/4	1 1/4	1 3/8	1 0/0	3/4																								
Argelia	1 3/8	de 1 3/8 á 2 1/4	2 1/8	2 3/8	1 1/2	1 1/8	1 1/4	7/8	3/4	1/2																									
Túnez.	1 1/2	de 1 3/4 á 2 3/8	2 1/4	2 3/4	1 3/8	1 0/0	1 1/8	3/4	1/2																										
Malta y Sicilia	1 3/4	de 2 0/0 á 2 5/8	2 1/2	3 0/0	1 1/4	7/8	1 0/0	3/8																											
Liorna y Nápoles	»	»	»	»	»	»	»																												
Adriático	2 1/8	de 2 1/2 á 3 1/8	2 3/4	3 1/4	»	1 0/0																													
Alejandría	»	»	»	»	1 1/2																														
Mar Negro	2 3/4	de 3 0/0 á 3 3/8	3 1/2	4 0/0																															
Báltico.	1 3/4	de 1 3/4 á 2 3/8	2 0/0																																
Noruega	»	»																																	
Inglaterra y Canal de la Mancha.	3/4																																		

(2) VIAJES Á ESTOS PUERTOS. / PUERTOS DE ESTOS	Guayra, Pto. Cabello.	Maracaybo.	Cartagena, Sta. Marta.	Golfo de Méjico.	Mobila, Nueva Orleans.	Charleston.	Filadelfia, N-York, Boston.	Santo Domingo, Cuba.
Puerto-Rico.		3/4	1 1/4	1 1/4	1 1/8	1 0/0	1 0/0	1 0/0
Santo Domingo, Cuba.	3/4	3/8	1 0/0	1 1/4	1 0/0	3/4	7/8	
Terranova.				1 1/8	1 3/4	1 0/0		
Filadelfia, Nueva-York, Boston.	1 0/0			1 0/0	1 1/4	3/4		
Charleston.		1 0/0	1 1/8	7/8	3/4			
Mobila, Nueva-Orleans.	1 1/8	1 0/0	3/4	3/4				
Golfo de Méjico.	1 1/4	1 1/8	5/8					
Cartagena, Santa Marta.	3/4	3/8						
Maracaybo.	1/2							

(1) Los premios máximos que se marcan en esta columna se aplicarán cuando el seguro sea para un puerto del canal de la Mancha, Lóndres ó mar del Norte y vice-versa.
(2) Los premios ordinarios señalados en este estado ó cuadro pequeño, sólo son aplicables á los viajes de ida. Véase la aclaracion 1.ª pág. 125.

ACLARACIONES Á LA TARIFA DE PREMIOS ORDINARIA.

ACLARACION 1.ª—Sobre la tarifa de premios ordinaria para viajes largos, *Documento núm. 5, tercera parte.*—Los premios ordinarios señalados en dicha tarifa, son iguales los de los viajes de ida á los de vuelta y vice-versa, excepto los de los puertos señalados en la columna superior del estado ó cuadro pequeño, que empieza con los de la Guaira, Puerto Cabello, Maracaybo, etc., que se dirijan á los de la columna de la derecha de dicho cuadro, que empieza por Puerto-Rico, Santo Domingo, Cuba, etc. Por ejemplo, de Maracaybo á Puerto-Rico el estado pequeño señala $^3/_4$ y de Puerto-Rico á Maracaybo el estado grande señala $^5/_8$. De Puerto-Rico á Cuba el estado pequeño señala $^1/_2$, y de Cuba á Puerto-Rico el estado grande señala 1 por 100. Esta diferencia en los premios entre un viaje de ida á otro vice-versa, consiste en las brisas ó vientos contrarios que reinan entre trópicos, y que facilitan los viajes de barlovento á sotavento, al paso que dificultan los que se emprenden en sentido contrario.

ACLARACION 2.ª—Sobre viajes de mayor ó menor distancia de los indicados en la tarifa ordinaria, *Documento núm. 5, tercera parte.*—La citada tarifa para viajes largos señala un mismo premio por los viajes de todos los puertos comprendidos en el distrito de Cataluña, Valencia y Murcia, que se dirijan á los puertos de la costa Norte de Francia, Inglaterra, etc ; y como el viaje desde Rosas tiene mayor distancia ó el mayor riesgo de la costa de Cataluña, Valencia y Murcia, que el que se emprenda desde el puerto de Aguilas, debe entenderse que el viaje desde Rosas, reclama el *aumento* de premio que resulte de un cálculo proporcional, y el de Aguilas una *rebaja*, así como el viaje que se emprenda desde Valencia, le corresponde el premio de tarifa, por ser distancia media poco más ó menos en el citado distrito.

La misma regla debe observarse en los demás distritos que comprendan varios puertos de más ó menos distancia, por ejemplo: en el distrito que comprende Andalucía y Galicia, ofrece mucho más riesgo el viaje que

se emprenda desde Rivadeo á Nápoles que el de desde Almería, porque el primero tiene de más que el segundo, los riesgos de la costa de Galicia, Portugal y Andalucía, con el paso del estrecho de Gibraltar; así como si el viaje se emprendiese desde Cádiz, se podria considerar de distancia media en el distrito citado, y por consiguiente, á este le corresponde el premio de tarifa; *rebaja* proporcionada á los viajes de menor distancia y *aumento* á los que la tengan mayor.

Aclaracion 3.ª—Sobre los puertos no indicados en las tarifas ordinarias, *Documento núm. 5, segunda y tercera parte.*—Cuando se presenten seguros por viaje de puerto de salida ó de destino que no esté señalado en la tarifa, ni comprendidos en los distritos expresados en ella, se aplicará el premio ordinario que corresponda al punto ó puntos señalados en dicha tarifa, que estén más próximos á los que se refiera el seguro propuesto, y si la diferencia de distancia ó riesgo fuese muy notable, se llevará el premio que resulte de un cálculo prudencial.

Aclaracion 4.ª—Las comillas » que se hallan en la tarifa ordinaria, *Documento núm 5, segunda y tercera parte*, significan la palabra ídem, ó sea el mismo premio que está señalado encima de dichas comillas.

Aclaracion 5.ª—Los premios de la tarifa ordinaria que antecede, *Documento núm 5, en su primera, segunda y tercera parte*, son iguales á los de las tarifas adoptadas á mediados de 1860 por los dos Comités de las Compañías establecidas en Barcelona, pues hemos creido conveniente no hacer variacion en dichos premios, para no promover competencia entre las citadas Compañías y las demás que quieran hacer uso de este Manual, de acuerdo con lo que hemos manifestado en el capítulo IV. de la primera parte, sobre tarifas ordinarias, y el nuevo sistema de las especiales para aumentos, sobrepremios y rebajas de premios de los Documentos números 6 y 7 siguientes.

Documento núm. 6.

TARIFA ESPECIAL DE REBAJAS DE PREMIO POR CIRCUNSTANCIAS Y CONDICIONES FAVORABLES AL SEGURO.

RIESGOS DE BUQUE, MATRÍCULA Y CAPITAN.	(1).	(2).
Buque cotizado sobresaliente, *en los seguros por viaje de buque ó carga*.	8.ª	34
Cotizacion de buque en el conocimiento de embarque, *en los seguros de carga*.	10.ª	37
Buque de vapor, *en los seguros por viaje de buque ó carga*..	4.ª	40
Matrícula acreditada.	8.ª	41
Capitan acreditado, *si el seguro no tiene otra rebaja*.	8.ª	42
RIESGOS DE CARGA.		
1.ª CLASE.—Efectivo en oro ó plata y metales preciosos.	Mitad.	46
La misma clase, *anulando la condicion restrictiva de la póliza*.	Véase.	46
2.ª CLASE.—Blondas, encajes y otros efectos preciosos, *poniendo en la póliza la condicion restrictiva que tiene el efectivo*.	3/8.ª	47
3.ª CLASE.—Algodon en rama embalado.. . . .	8.ª	47
4.ª CLASE.—Líquidos en pipería.	8.ª	48
5.ª CLASE.—Efectos poco expuestos á deterioro, *bien estivados*.	10.ª	48
RIESGOS DE GUERRA Y PIRATAS.		
Cuando se excluya el riesgo por nota en la póliza.	20.ª	58
RIESGOS PROCEDENTES DE LAS CONDICIONES ESPECIALES MANUSCRITAS EN LA PÓLIZA.		
Seguro libre de avería *simple*.	8.ª	76
Seguro libre de avería *gruesa*.	8.ª	76
Seguro á pérdida total, *libre de averías*.. . . .	4.ª	76
Seguro provisional ó con anticipacion á los riesgos ó sin responder de los que hubiesen empezado á correr antes de la fecha del seguro *á término*.	8.ª	78

(1) Esta columna comprende la parte de rebajas de premio, aplicables á la suma del premio, aumentos y sobrepremios, segun el método que se halla en la pág. 134.

(2) El MANUAL explica los fundamentos de las rebajas de premio, señaladas en esta tarifa, en las siguientes páginas de esta columna.

En los seguros por viaje de buque ó carga. . . .	6.ª	79
Seguro con devolucion del derecho de póliza. *En lugar de dicha devolucion se bonifica el 5 por 100 del premio liquido, no habiendo reclamacion por siniestro.*		83
Seguro sin intervencion de corredor. 8.ª á . . .	16.ª	85
Viaje más corto que el señalado en la tarifa ordinaria. *Véase la aclaracion* 2.ª, pág. 125.		

Método para aplicar al seguro las rebajas de premio, por resta sucesiva en cada una. *Véase pág.* 134.

Documento núm. 7.

TARIFA ESPECIAL DE AUMENTOS Y SOBREPREMIOS POR CIRCUNSTANCIAS Y CONDICIONES DESFAVORABLES AL SEGURO.

RIESGOS DE MAR.	(1)	(2)	(3)
Los puertos que están designados como peligrosos, reclaman aumento ó sobrepremio proporcionado al peligro en los seguros por viaje, excepto los que están indicados en la tarifa ordinaria. . .	Véase.		25
Mala estacion; en mares de riesgo ordinario; en viaje largo.		1/2 °/o	29
Buena y mala estacion; id. id..		1/4 °/o	30
Mala estacion; id. en el cabotaje ó viajes cortos. .		1/4 °/o	30
Mala estacion en viaje de puerto á puerto de la costa de España en el Mediterráneo.		1/8 °/o	30
Mala estacion, id., en la costa de España en el Océano, excepto la de Cantabria.		1/8 °/o	30

(1) Parte de aumento del premio de la tarifa ordinaria (*).
(2) Tanto por ciento de sobrepremio, sobre la cantidad que se asegura (*).
(3) Explicacion del fundamento de los aumentos y sobrepremios. Véanse las páginas del MANUAL que se indican en esta columna.

(*) Véase al final de esta tarifa el método para aplicar los aumentos y sobrepremios.

Mala estacion, en mares peligrosos; en viaje largo ó corto.		1/2 %	30
Mala estacion, *en la costa de Cantabria; id.* . .		3/8 %	30
Mala estacion, en el Adriático; viaje corto ó largo; *de 1.° de Octubre á fin de Febrero.*		1 %	30
En Marzo, Abril y Setiembre.		1/2 %	30
Mala estacion, en el golfo de Leon; *id. de 1.° de Noviembre á fin de Enero.*		1/2 %	31
En Febrero, Marzo, Abril, Setiembre y Octubre.		1/4 %	31
Mala estacion, en mares muy peligrosos; en viaje largo ó corto.	Hasta otro tanto.		31
Mala estacion extraordinaria, por equinoccio; en viaje de ó para las Antillas y otros puntos de América.		1/2 %	31
Cabotaje de Ultramar en equinoccio.	Otro tanto.		31
Equinoccio, invernada ó mala estacion; cada viaje *un solo aumento pero el mayor que le corresponda.*			31
Buena ó mala estacion en buque de vapor, viaje de buque ó carga, *tendrá sólo la mitad de los sobrepremios que anteceden para buques de vela.*			32
RIESGOS DE BUQUE.			
Buque mediano, cotizado de 3.ª clase; por *viaje* de buque ó carga.	4.ª		34
Buque malo, cotizado de 4.ª clase; *id. lo menos.*	Mitad.		34
Buque malísimo, cotizado de 5.ª ó 6.ª clase, *id. lo menos.*	Otro tanto.		34
Buque no cotizado ó dudoso, en seguro de buque á término ó viaje, *aumento condicional.* . . .	Id.		36
Idem, *en seguro de carga de más de cien mil reales, id.*	Id.		37
Idem., id., *aumento fijo segun las circunstancias.*	Véase.		37
Buque cotizado para viaje de ida en seguro para viaje de vuelta ó vice-versa; *aumento segun las circunstancias.*	Id.		38
Buque de menos de 50 toneladas dedicado al cabotaje, en seguro por *viaje* de buque ó carga. . .	4.ª		39
Buque de más de 50 toneladas, id., id.	8.ª		39
Buque extranjero, *en seguro de buque á término ó viaje, segun su cotizacion y.*	4.ª		39
En seguro de carga.	8.ª		40
Buque de vapor draga, en seguro por viaje en buena estacion, *cinco premios* de la tarifa ordinaria.	Véase.		40
Buque de vapor remolcador y auxilio, *en seguro á termino.*	Otro tanto.		40

Buque indeterminado; véase buque no cotizado ó dudoso, pág. 37.		40
MATRÍCULA.		
Matrícula americana ó buque construido en América.	8.ª	41
Matrícula griega, *en seguro de carga*, lo menos. .	Otro tanto.	41
En seguro de buque.	Véase.	41
Matrícula de crédito dudoso, *aumento proporcionado*..	Véase.	41
CAPITAN.		
Capitan desacreditado, *por falta de inteligencia*..	8.ª á 4.ª	42
Por falta de honradez marinera.	Véase.	42
RIESGOS DE CARGA.		
Carga desfavorable para el seguro.		
1.ª Clase. Efectos de gran peso ó volúmen y de poco valor.	8.ª	43
2.ª id. Efectos de mucho peso y poco volúmen.	8.ª	43
3.ª id. Carga de mucho valor, en buque pequeño ó malo.	8.ª	43
4.ª id. Efectos estancados..	8.ª	43
5.ª id. Sal á granel como carga ó lastre, *en seguro de buque ó carga*.	Otro tanto.	44
6.ª id. Efectos inflamables ó explosibles. . .	id.	44
7.ª id. Maderas y carbon vegetal, por *viaje en buque malo*.	id.	44
8.ª id. Efectos expuestos á deterioro, *anulando la condicion restrictiva de la póliza, lo menos.*	id.	44
9.ª id. Azúcares y harinas, en segundo viaje ó trasporte.	8.ª	44
10.ª id. Efectos expuestos á deterioro en segundo viaje *ó trasporte*..	8.ª	45
11.ª id. Carga sin designar, *aumento condicional*.	Otro tanto.	45
12.ª id. Carga sobre cubierta, *en viaje corto ó* cabotaje..	id.	45
En viaje largo más acá de Hornos ó Buena-Esperanza, 5 por 100 de premio..		45
Idem más allá de dichos cabos, 10 por 100 de premio.		45
13.ª id. Carga dividida en lotes, *de más de* 20 *bultos*.	8.ª	46
De 11 *á* 20 *bultos inclusives*.	4.ª	46
De 6 *á* 10, *id.*, *id*.	Mitad.	46

De 1 á 5 bultos inclusive.	Otro tanto.		46
Carga favorable para el seguro, 5.ª clase, efectos poco expuestos á deterioro pero de mucho peso y poco bulto, si no se hace constar su buena estiva.	8.ª		48
Carga de clase por *analogía.*	Véase.		48
SEGUROS Á TÉRMINO.			
Cada vez que el buque doble el cabo de Hornos ó Buena-Esperanza, *segun la póliza*, 1 por 100. .	Id.		49
Seguros á término para navegar en mares muy peligrosos, anulando la exclusion de la póliza, *aumento proporcionado al viaje.*	Id.		49
Seguros á término con prolongacion, *aumento proporcionado al viaje pendiente.*	Id.		50
SEGUROS POR VIAJE.			
1.ª Clase. Viaje de *carga* de puerto español á puerto extranjero.	20.ª		50
2.ª id. Viaje de puerto extranjero á puerto extranjero, *de buque ó carga.*	10.ª		51
Escala voluntaria sin cambio de rumbo, *cada una, menos la que se concede de gracia.*	Véase.	1/8 %	51
En puerto peligroso, *aumento proporcionado.* .	Id.		52
Escala con cambio ó contrarumbo, *premio correspondiente á dos viajes.*	Id.		52
Escala retrógrada, ó travesía en viajes intermedios, *aumento segun la distancia.*	Id.		53
Escala con trasbordo, *en buena estacion.* . . .		1/8 %	54
En mala estacion ó puerto peligroso, *aumento proporcionado.*	Id.		54
En buque indeterminado, *véase buque no cotizado ó dudoso*, pág. 36.	Id.		54
Estadias de buque en viaje sencillo ó redondo.. .	Id.		54
Estadias de carga.	Id.		55
Estadias de descarga.	Id.		55
Cuarentena en el puerto del destino, *segun la póliza, un cuarto por* 100.	Id.		56
Cuarentena con prolongacion de viaje, *premio proporcionado al nuevo viaje, segun la póliza..* .	Id.		56
RIESGOS DE GUERRA Y PIRATAS.			
En tiempos de guerra ó temores de que sobrevenga y de que aumente el de piratas ó corsarios si no se excluye el riesgo, *se aumenta el premio segun las circunstancias.* Véase páginas 56 á 58.	Id.		56

RIESGOS DE BARATERÍAS.			
La póliza no garantiza este riesgo, y para asegurarlo es difícil de calcular el aumento de premio, *no obstante.* Véase pág. 59, párrafo 4.° . . .	Véase.		58
Cláusula *de buenas ó malas noticias*, exceptuada en toda clase de seguro. Véase pág. 71, pár. 2.°	Id.		71
RIESGOS PROCEDENTES DE LAS CONDICIONES ESPECIALES MANUSCRITAS EN LA PÓLIZA.			
Seguros en pólizas de honor, *sólo en buques de cotizacion sobresaliente ó de 1.ª y 2.ª clase.* . .	Id.		72
Seguro de ganancias calculadas ó con aumento en la factura, *hasta el 10 por 100, no hay aumento de premio, con más del 10 por 100 el seguro es muy peligroso.*	Id.		73
Seguro del último quinto ó todo el valor del buque, *cuando se asegura sólo parte del buque ó el todo á varios interesados*, no hay aumento, pero si es á uno solo todo el buque.	8.ª		74
En los seguros marítimos sobre la vida humana, *segun la edad y estado de salud.*	Véase.		74
Seguro sin deduccion de franquicias cuando el importe de la avería, exclusos gastos, exceda del tipo de aquellas, *en seguro sobre buque.* . .	4.ª		75
en seguro sobre carga. . .	8.ª		76
Seguro sobre préstamo á la gruesa, *con mala hipoteca.*	Otro tanto.		77
con malísima hipoteca, lo menos. .	Triple.		77
Seguro con derecho de póliza, *segun su tarifa Documento núm.* 11	Véase.		80
Reforma en el derecho de póliza, *aumento segun la parte de la reforma que se adopte.*	Id.		80
Reforma en el importe del corretaje, *aumento de premio cuando el importe del corretaje sea desproporcionadamente alto al premio que reciba el asegurador.*.	Id.		[illegible]
Viaje más largo que el señalado en la tarifa ordinaria; *véase la 2.ª aclaracion*, pág. 125. . . .	Id.		[illegible]

Método para aplicar al seguro los aumentos, sobrepremios y rebajas de premio.

AUMENTOS DE PREMIOS.

Artículo 1.° Los aumentos de premio señalados en esta tarifa especial ó en el MANUAL, que correspondan á cada seguro, de menos ó más de una octava parte del premio señalado en la tarifa ordinaria (Documento número 5) se aplicarán siempre, cada uno de dichos aumentos, sobre el importe que tenga el premio ordinario ó de la citada tarifa ordinaria.

SOBREPREMIOS.

Art. 2.° Los sobrepremios señalados tambien en esta tarifa especial ó en el MANUAL, que correspondan al mismo seguro, de menos ó más de 1/8 por 100, se aplicarán siempre, cada uno de ellos, sobre la cantidad que se asegura.

Art. 3.° Tanto el importe de los aumentos de premio como el de los sobrepremios, que correspondan á cada seguro y puedan aplicársele al tiempo de contratarlo, se sumarán con el del premio ordinario. El importe de la suma formará el premio líquido del seguro, cuando á este no le correspondan aumentos ó sobrepremios condicionales que quedasen pendientes con nota en la proposicion del seguro ó alguna rebaja de premio.

Art. 4.° El importe condicional de los aumentos y sobrepremios condicionales de que trata el artículo anterior ó los que resultasen despues por estar condicionados en la póliza, v. g., por cuarentena, etc., no se sumará ni juntará con el del premio ordinario, ni el de los demás aumentos y sobrepremios fijos, hasta que se hayan aplicado ó deducido las rebajas de premio ó hasta que se obtengan los datos necesarios para aplicarlos definitivamente al seguro. Cuando llegue este último caso, se hará nuevamente el cálculo de todos los aumentos, sobrepremios y rebajas de premios, como si fuese una nueva operacion ó seguro, á fin de que se compensen todos los riesgos con el premio líquido definitivo.

REBAJAS DE PREMIOS.

Art. 5.° Las rebajas de premio que correspondan á cada seguro, segun su tarifa especial (Documento núm. 6) serán siempre de menos ó más de una octava parte, pues no las habrá de un tanto por ciento y se aplicará la primera de dichas rebajas sobre el importe de la suma del premio ordinario, aumentos y sobrepremios no condicionales, y se restará para que quede el premio líquido.

Si correspondiese al mismo seguro una segunda rebaja, se aplicará sobre el importe que hubiese resultado despues de restada la primera, y lo mismo se hará si hubiese una tercera ó más rebajas, restando siempre sucesivamente cada una de ellas, cuyo sistema forma la compensacion de más ó menos riesgos en cada seguro, en proporcion del premio líquido que resulta.

Art. 6.° Cuando no correspondiese al seguro, aumento ó sobrepremio alguno, y sí alguna rebaja, esta se aplicará sobre el importe del premio de la tarifa ordinaria y la resta formará el premio líquido.

Art. 7.° En los casos no comprendidos en el art. 4.° que antecede, se observará siempre el sistema de sumar el importe de los aumentos y sobrepremios, con el del premio de tarifa ordinaria, y en seguida se aplicarán las rebajas por resta sucesiva segun queda explicado, y para mejor claridad pondrémos el ejemplo de un seguro que tenga varios aumentos y rebajas de premio.

PROPOSICION DE UN SEGURO.

Extracto de una declaracion de un seguro de 100.000 rs.; sobre carga en efectivo de oro ó plata; en un buque de vapor español; de cotizacion sobresaliente; viaje de Marsella á Sevilla; en Diciembre; sin intervencion de corredor; firmada la declaracion por el proponente del seguro en Noviembre del mismo año.

APLICACION DEL PREMIO ORDINARIO Y AUMENTOS Ó SOBREPREMIOS.

Cantidad que se asegura. . . . . Rs. vn.	100.000
Premio de tarifa ordinaria. (Documento núm. 5, segunda parte), 1 por 100.	1.000

Suma anterior. . . .	1.000
Sobrepremio por mala estacion.—Golfo de Leon, vapor 1/4 por 100.	250
Aumento de premio porque se sepa que el capitan que manda dicho vapor tiene aún poca práctica; octava parte. .	125
Suma del premio ordinario, aumento y sobrepremio. .	1.375

REBAJAS DE PREMIO.

Carga favorable al seguro, 1.ª clase, una mitad del premio ó suma que anteceda.	687,50
	687,50
En buque de vapor; una cuarta parte.	171,87
	515,63
Cotizacion del buque; sobresaliente; una octava parte . .	64,45
	451,18
Seguro con anticipacion á los riesgos; una octava parte. .	56,39
	394,79
Seguro sin intervencion de corredor, octava parte. . . .	49,34
Premio líquido.	345,45
Derecho de póliza y timbre.	21,18
Total.	366,63

El seguro que antecede se halla además figurado en letra cursiva en el Documento núm. 9, pág. 143 para que sirva de modelo.

Supongamos ahora que se hubiese adoptado la reforma en el derecho de póliza propuesta en la pág. 81, en cuanto al aumento de premio de una octava parte por la circunstancia expresada anteriormente de saberse que el capitan que manda dicho vapor tiene aún poca práctica, y en lugar de hacerlo constar en la declaracion, se incluye dicha octava parte en el derecho de póliza, segun se indica en el 4.° párrafo de la pág. 82, en cuyo caso, en vez del cálculo que antecede para sacar el premio líquido, debe hacerse el siguiente:

Cantidad que se asegura. . . . . Rs. vn.	100.000

Premio de la tarifa ordinaria (Documento núm. 5, segunda parte), 1 por 100.	1.000
Sobrepremio por mala estacion; golfo de Leon, vapor 1/4 °/₀.	250
Suma del premio ordinario y sobrepremio.	1.250

REBAJAS DE PREMIO.

Carga favorable al seguro, primera clase, mitad del premio ó de la suma que antecede.	625
	625
En buque de vapor, cuarta parte.	156,25
	468,75
Cotizacion del buque. Sobresaliente, octava id.	58,59
	410,16
Seguro con anticipacion á los riesgos, octava id.. . . .	51,27
	358,89
Seguro sin intervencion de corredor, octava id.	44,86
Premio líquido.. . . .	314,03

AUMENTO DE PREMIO EN EL DERECHO DE PÓLIZA.

Premio ordinario que tenia el seguro. Rs. vn.		1.000
Aumento por saberse que el capitan tiene poca práctica, una octava parte del premio ordinario.		125
Teniendo este seguro cinco rebajas de premio, deben aplicarse tambien al aumento que antecede por resta sucesiva. La 1.ª una mitad.		62,50
		62,50
2.ª	cuarta parte. .	15,62
		46,88
3.ª	octava id. . .	5,86
		41,02
4.ª	octava id. . .	5,12
		35,90
5.ª	octava id. . .	4,48
Aumento líquido.		31,42

	31.42	314,03
Derecho de póliza y timbre primitivo. . . .	21,18	
Derecho de póliza reformado.	52,60	52,60
		366,63

Sale el mismo total de 366 rs. 63 cénts. que en el ejemplo anterior, lo cual demuestra que este método de sumar, primero los aumentos y sobrepremios con el premio ordinario, y aplicar despues sobre la suma las rebajas por resta sucesiva, forma la verdadera y justa compensacion de los riesgos que se garantizan en proporcion del premio líquido definitivo que resulta, tanto si se hace la operacion por el primer ejemplo propuesto y sencillo, como por el segundo compuesto, ó sea con la aplicacion de algun aumento ó sobrepremio que convenga incluir al derecho de póliza por las razones indicadas en las citadas págs. 81 y 82.

Documento núm. 8. (1)

PROPOSICION DE SEGURO MARÍTIMO SOBRE BUQUE.

D. *Fulano de tal*. . . . . de *tal parte*
propone por cuenta de *quien pertenezca*
á *la Española, Compañía general de Seguros*,
el seguro de reales vellon *doscientos mil*
por la *mitad* de las cuatro quintas partes sobre los rvn. **500.000**
de todo el valor del buque, de clase y bandera *Fragata Española*
nombrado *Confederacion*
construido en el año de 1858 en *Cataluña*
con maderas de *roble y pino*
con **100** toneladas de *entre registro y arqueo*
forrado de *cobre*
carenado últimamente en. . . . . en 18
matriculado en *Málaga*
cotizado en el registro *por reconocimiento del perito de la Compañía*
con la marca de **1.**ª clase
Capitan D. *Justo N.*
Se asegura por el término de *seis* meses que empezará el **1.**º de *Febrero* de 18**60** y concluirá el **1.**º de *Agosto* de 18**60** *sin* prolongacion, hasta el punto de su destino, en el caso de concluir el término hallándose el buque en viaje.
ó se asegura por el viaje de. . . .
á. . . . .

Noticias sobre la época en que hayan de empezar á correr los riesgos del viaje, carga de sal ó efectos explosibles, escalas, cuarentenas, estadias y demás circunstancias ó clase de riesgos que se deseen asegurar.

El buque salió ayer de Cádiz, segun telegrama, para navegar, sin doblar los cabos de Hornos ni de Buena-Esperanza ni entrar en los mares exceptuados en la póliza.

(1) Toda la letra cursiva que tiene este documento representa el modelo de un seguro figurado que no tiene aumentos ni rebajas de premio.

Cantidad que se asegura rvn. . . 200.000

Premio ordinario segun tarifa, $3^1/_4$ %. . 6.500

En los riesgos de	Aumentos de parte del premio ordinario. Sobrepremios del tanto por ciento sobre la cantidad que se asegura.	Segun la tarifa especial de aumentos y sobrepremios	Tanto de la parte del premio.	Tanto por ciento.
Mar.				
Buque.				
Matrícula. . . .				
Capitan. . . .				
Carga.				
Término. . . .				
Viaje.				
Guerra. Piratas. .				
Condiciones especiales por nota manuscrita en la póliza. . .				
Notas de las circunstancias del seguro que queden pendientes por falta de datos al tiempo de contratarlo y de los aumentos ó sobrepremios condicionales.				

Sigue al frente la suma del premio ordinario, aumentos y sobrepremios, rs. vn. . . 6.500

Suma del premio ordinario, aumentos y sobrepremios, rvn. . 6,500

En los riesgos de	REBAJAS DE PARTE DEL PREMIO. Segun su tarifa especial, aplicables á la suma que antecede por resta sucesiva en cada rebaja.	Tanto de la parte del premio.
Buque.		
Matrícula. . . .		
Capitan. . . .		
Guerra. Piratas. .		
Condiciones especiales por notas manuscritas en la póliza. . .		

(1) Se pondrá la palabra definitivo ó condicional segun lo que sea.

Importe del premio líquido (1) ***definitivo***.	6.500
Derechos de póliza..	30
Timbre.	»
Total de reales vellon. . . .	6.130

Contratado en ***Madrid*** á **2** de ***Febrero*** de 18**60** á las ***dos*** de la ***tarde***.

Firma del asegurado. **Fulano de Tal.**

Firma del corredor. **Fulano de Tal.**

Firma del asegurador. **Por la Española** *El Director.*

Domicilio del asegurado, calle núm.

en los riesgos de	MERMAS DE PARTE DEL DEUDOR. Riesgos en tarifa especial, adicionales á la mínima que anteceden por razón accesoria de cada ramo.	Importe del premio al de riesgo
Incendio. . . .		
Marítimo. . . .		
Capitales. . . .		
Guerra. Piratas.		
Condiciones especiales por notas manuscritas en la póliza. . .		

(1) Se pondrá la cantidad adicional según lo que sea.	Importe del premio tipudo (1) **defínitivo**	0.500
	Derechos de póliza.	30
	Timbre.	
	Total de reales vellon. . .	0.130

Contratado en **Madrid** á **3** de **Febrero** de 18**60** á las **dos** de la **tarde**.

Firma del asegurado.	Firma del corredor.	Firma del asegurador.
Rutano de Tal.	**Fulano de Tal.**	**Por la Sociedad**
		El Director.

Domicilio del asegurado, calle . . . . . núm.

Documento núm. 9. (1)

PROPOSICION DE SEGURO MARÍTIMO SOBRE CARGA.

D. ***Fulano de tal***. . . . . de ***tal parte***
propone por cuenta del ***mismo***
á ***El Lloyd Central***
el seguro de reales vellon ***cien mil***
valor de los efectos que se expresarán, segun conocimiento que presenta-
rá de fecha de. . . de. . . . de 18. . . ó por cargar
en el buque de clase y bandera ***vapor español***
nombrado ***Confederacion de reaseguros***
construido en el año de 1860 en ***Cataluña***
con maderas de
con. . . toneladas de
forrado de
carenado últimamente en . . . . . en 18
matriculado en
cotizado en el registro ***Español***
con la marca de . . . clase ***Sobresaliente***
Capitan D. ***Juan De***
para el viaje de ***Marsella***
á ***Sevilla***

Noticias sobre la época en que hayan de empezar á correr los riesgos, clase de carga, escalas, trasbordos, cuarentenas, estadias, y demás circunstancias ó clase de riesgos que se deseen asegurar.

en el próximo Diciembre . .
carga de 1.ª clase, efectivo en oro ó plata . . . . . .
. . . . . .

(1) Toda la letra cursiva que tiene este documento representa el modelo del seguro figurado, con varios aumentos, sobrepremios y rebajas de premio explicado en la pág. 134.

Cantidad que se asegura rvn. . . 100.000

Premio ordinario segun tarifa. . 1 % 1.000

En los riesgos de	Aumentos de parte del premio ordinario. Sobrepremios de tanto por ciento sobre la cantidad que se asegura — Segun la tarifa especial de aumentos de premio	Tanto de la parte del premio.	Tanto por ciento.	
Mar	***Mala estacion, Golfo de Leon, Diciembre. Vapor.*** .		1/4	250
Buque.	. . . . .			
Matrícula. . . .	. . . . .			
Capitan	***Por tener aún poca práctica***	8.ª		125
Carga desfavorable	. . . . .			
Término. . . .	. . . . .			
Viaje.	. . . . .			
Guerra y piratas..	. . . . .			
Condiciones especiales por notas manuscritas en la póliza. . .	. . . . .			
Nota de las circunstancias del seguro que queden pendientes por falta de datos al tiempo de contratarlo y de los aumentos ó sobrepremios condicionales.	***Ninguna***			

Sigue al frente la suma del premio ordinario, aumentos y sobrepremios, rs. vn. . . 1.375

Suma del premio ordinario, aumentos y sobrepremios, rvn. 1.375

En los riesgos de	REBAJAS DE PARTE DEL PREMIO. Segun su tarifa especial, aplicables á la suma que antecede por resta sucesiva cada rebaja.	Tanto de la parte del premio.	
Buque.	***Cotizacion sobresaliente***.	8.ª	171 87
	Vapor.	4.ª	1.203 13
			300 78
			902 35
Matrícula. . . .	. . . . .		
	. . . . .		
Capitan. . . .	. . . . .		
	. . . . .		
Carga favorable. .	***Clase 1.ª Efectivo en oro ó plata***.	1/2	451 17
Guerra	. . . . .		451 18
Piratas.. . . .	. . . . .		
Condiciones especiales por nota manuscrita en la póliza. . .	***Seguro con anticipacion***.	8.ª	56 39
			394 79
	Sin intervencion de corredor.	8.ª	49 34
	. . . . .		

(1) Se pondrá la palabra definitivo ó condicional, segun lo que sea.	Importe del premio líquido (1) ***definitivo***.	345 45
	Derecho de póliza.	20
	Timbre.	1 18
	Total de reales vellon. . .	366 63

Contratado en ***Madrid*** á 25 de ***Noviembre*** á las ***dos*** de la ***tarde***.

Firma del asegurado. Firma del corredor. Firma del asegurador.

Fulano de Tal. **Por el Lloyd Central,**

Domicilio del asegurado : calle de núm.

Documento núm. 10.

TABLA DE TRAVESÍAS,

SEGUN LOS DATOS ADQUIRIDOS EN LOS PRINCIPALES PUERTOS DE ESPAÑA DE LOS CAPITANES MÁS PRÁCTICOS.

1.ª clase.—*En viajes á puertos de la Península é islas adyacentes, desde Cádiz.*

		Mínimum.	Medio.	Máximum.
A Lisboa y Oporto.	dias.	3 1/2	6	16
A Vigo y Rias bajas.	»	4	7	18
A la Coruña.	»	5	9	19
A Rivadeo.	»	6	10	20
A Gijon.	»	7	12	20
A Santander y Santoña.	»	8	14	22
A Castro y Bilbao.	»	9	15	24
A San Sebastian.	»	10	16	24
A Algeciras y Gibraltar.	»	1/2	2	4
A Málaga.	»	1	2	4
A Cartagena.	»	2	4	5
A Alicante.	»	3	5	6
A Valencia.	»	3 1/2	5	7
A Tarragona.	»	4	6	9
A Barcelona.	»	4 1/2	6	9
A Mahon.	»	4	6	9

2.ª clase.—*En viajes al Norte de Europa.*

A Bayona.	»	11	18	25
A Burdeos.	»	12	19	26
A Nantes ó Havre de Gracia.	»	10	15	20
A Dublin (Irlanda).	»	10	15	20
A Glasgow (Escocia).	»	11	15	20
A Liverpool.	»	10	15	20
A Bristol.	»	9	14	19
A Plymouth.	»	8	14	19
A Jersey y Guernesey.	»	8	14	19
A Lóndres.	»	10	15	20
A Amberes.	»	12	19	26
A Rotterdam.	»	12	19	26
A Amsterdam.	»	13	20	26
A Bremen.	»	15	22	28
A Hamburgo.	»	16	22	28

A Bergen.	»	17	24	30
A Christiansand.	»	20	28	35
A Copenhague.	»	17	24	30
A Riga.	»	22	30	37
A San Petersburgo.	»	26	34	40

3.ª clase.—*En viajes al Mediodia de Europa.*

A Marsella.	»	6	15	20
A Génova.	»	7	16	22
A Liorna.	»	7	16	22
A Trieste.	»	15	25	35

4.ª clase.—*En viajes al Continente americano, Canarias y Filipinas.*

A Santa Cruz de Tenerife.	»	5	9	12
A San Juan de Terranova.	»	20	30	40
A Halifax (Nueva Escocia).	»	25	32	40
A New-York y Filadelfia.	»	22	28	35
A Charleston.	»	20	28	35
A Nueva-Orleans.	»	35	48	60
A Tampico y Veracruz.	»	36	50	60
A la Habana, por el Norte.	»	28	35	45
A la Habana, por el Sur.	»	35	45	60
A Santiago de Cuba.	»	25	30	40
A Puerto-Rico.	»	22	28	35
A la Guaira.	»	25	35	45
A Rio-Janeiro.	»	36	48	60
Al Rio de la Plata.	»	42	50	65
A Valparaíso.	»	80	100	150
A Lima.	»	85	100	150
A Guayaquil.	»	90	110	160
A Panamá y costa de Goatemala. . . .	»	110	130	180
A San Francisco de California. . . .	»	140	160	200
A Santa Elena (isla).	»	50	60	70
Al Cabo de Buena-Esperanza.	»	55	65	80
Al Estrecho de Sonda.	»	80	110	140
A Singapor.	»	90	115	140
A Manila.	»	100	120	150

5.ª clase. —*En viajes indirectos.*

De Puerto-Rico á Terranova.	»	15	20	25
De la Habana á id.	»	10	25	30
Idem á Charleston.	»	4	10	16
Idem á Nueva-Orleans.	»	5	12	20
Idem á Veracruz.	»	6	12	25
Idem á Rio-Janeiro.	»	45	55	80

Idem á Buenos-Aires.	»	50	60	90
Idem á Valparaíso.	»	85	110	150
De Singapor á Manila, monzon favorable.	»	6	10	15
Idem id. contra monzon.	»	20	30	40
De Manila á China, monzon favorable. .	»	6	10	15
Idem id. contra monzon.	»	10	20	30
De Lima á Manila, por la Oceanía. . .	»	40	60	100
De Valparaíso, id. id.	»	50	70	110
Idem á Buenos-Aires.	»	60	80	100
Idem á la Habana.	»	100	110	120

Nota.—Se toma el puerto de Cádiz, como de partida, ya como punto céntrico para los de la Península, ya como el más avanzado para los viajes á América y Ásia.

Se podrá calcular los dias de viaje por dicha base, teniendo en cuenta el rumbo que los buques acostumbran tomar para los respectivos puertos, á saber:

Los que se dirigen á los de Levante en el Mediterráneo, deben tardar naturalmente tantos dias más que á Cádiz, cuantos se señalan desde este puerto al que se quiera designar, tanto los procedentes de América como de nuestras costas del Norte y del Oeste.

Los que hagan viaje para Vigo, Coruña, Jijon, Santander, Bilbao y San Sebastian, como toman distinta altura que para venir á Cádiz, cuando proceden de la América septentrional, tardarán próximamente lo mismo á Vigo que á Cádiz; en cuyo supuesto se aumentarán á los dias señalados para Cádiz, los que se aumentan desde Vigo hasta el que se designe, á saber: los de Vigo á la Coruña un dia; á Jijon tres; á Santander cuatro; á Bilbao cinco y á San Sebastian seis.

Los procedentes del Rio de la Plata, el Brasil y la India, siguen siempre la derrota de Cádiz; y en este concepto, para calcular los dias de viaje se aumentarán á los designados para Cádiz los que haya desde este puerto al que se designe.

En la pág. 53 y 54 se indica la duracion ó travesía de varios viajes intermedios en el Pacífico.

Idem á Buenos-Aires.	»	30	60	60
Idem á Valparaiso.	»	85	110	150
De Singapore á Manila, monzon favorable.	»	6	10	15
Idem id. contra monzon.	»	20	30	40
De Manila á China, monzon favorable.	»	5	10	15
Idem id. contra monzon.	»	10	20	30
De Lima á Manila, por la Oceania.	»	40	60	100
De Valparaiso, id. id.	»	50	70	110
Idem á Buenos-Aires.	»	60	80	100
Idem á la Habana.	»	100	110	120

Nota.—Se toma el puerto de Cádiz, como de partida, ya como punto contínuo para los de la Península, ya como el más avanzado para los viajes á América y Asia.

Se podrá calcular los días de viaje por dicha base, teniendo en cuenta el mucho que los buques necesitarán tomar para los respectivos puertos, á saber:

Los que se dirigen á los de Levante en el Mediterráneo, deberá tardar naturalmente tantos días más que á Cádiz, cuantos se contan desde este puerto á que se quiera dirigiere, tanto los procedentes de América como de ambas costas del Norte y del Oeste.

Los que hagan viaje para Vigo, Corúña, Ilijon, Santander, Bilbao y San Sebastian, como tomar dichas alturas que para venir á Cádiz, cuando de procedan de la Europa septentrional, tardarán próximamente lo mismo á Vigo que á Cádiz; en cuyo supuesto se aumentarán á los días señalados para Cádiz, los que se aumentan desde Vigo hasta el que se designe, á saber: los de Vigo á la Coruña un día; á Ilijon tres; á Santander cuatro; á Bilbao cinco y á San Sebastian seis.

Los procedentes del Rio de la Plata, el Brasil y la India, siguen siempre la derrota de Cádiz; y en este concepto, para calcular los días de viaje se aumentarán á los designados para Cádiz los que haya desde este puerto al que se designe.

En la pág. 121 y 122 se indica la duracion ó travesía de varios viajes importantes en el Mediterráneo.

Documento núm. 11.

PRIMERA PARTE.

TARIFA DE DERECHOS DE PÓLIZA,

aplicable á los seguros que se suscriban con la póliza de las Compañías catalanas. (Documento núm. 2.)

Seguro de	1 á	500 pfs.	4 rs. vn.
Idem de	501 á	1.000	6
Idem de	1.001 á	2.000	8
Idem de	2.001 á	10.000	12
Idem de	10.001 á	20.000	20
Idem de	20.001 arriba.		30

SEGUNDA PARTE.

TARIFA DE DERECHOS DE PÓLIZA,

aplicable á los seguros que se suscriban con la póliza de la Compañía Española. (Documento núm. 3 ó 4.)

Seguro hasta	50.000 rs. vn.	10 rs. vn.
Idem de 50.001 rs.	á 100.000	20
Idem de 100.001	á 300.000	30
Idem de 300.001	en adelante.	60

Nota 1.ª—Algunas Compañías de Seguros cobran además ó por separado el costo del timbre que ponen en la póliza, sobre todo cuando el importe del timbre se lleva la mayor parte del derecho de póliza.

Nota 2.ª—Tambien hay Compañías que devuelven el importe del derecho de póliza cuando se las devuelve dicha póliza cancelada sin reclamacion por siniestro, y otras que en lugar de devolver el citado derecho de póliza, bonifican el 5 por 100 del importe líquido del premio al tiempo de recibir la póliza cancelada, pareciéndonos este último sistema el mejor segun las razones expuestas en la pág. 83.

TARIFA DEL TIMBRE Ó SELLO

para las pólizas de Seguros Marítimos segun el Real decreto de 12 de Setiembre de 1861, sobre el importe del premio del seguro.

Hasta	1.000	rs. vn.		2 rs. vn.
Desde	1.001	á	2.000	4
	2.001	á	4.000	8
	4.001	á	8.000	16
	8.001	á	16.000	32
	16.001	á	30.000	60
	30.001	á	50.000	100
	50.001	á	75.000	150
	75.001	en	adelante	200

ÍNDICE

DEL

MANUAL DE SEGUROS MARITIMOS.

DOCUMENTOS CITADOS EN LA OBRA.

Las Compañías de seguros, navieros, corredores y comerciantes que tuvieron noticia de que estaba concluida la redaccion de este MANUAL, se apresuraron á pedir ejemplares para su uso; y si bien su autor deseaba no publicarlo hasta que tuviese concluidos los trabajos del *Repertorio geográfico marítimo* aplicable á los seguros y el *Manual de liquidacion de siniestros de mar*, que tiene anunciados, no obstante conociendo que el MANUAL DE SEGUROS MARÍTIMOS por sí sólo, puede coadyuvar á la mejora del negocio de seguros, que tanto contribuye al fomento de la marina mercante, ha dispuesto la impresion del citado MANUAL, sin perjuicio de publicar más adelante los mencionados *Repertorio geográfico* y *Manual de liquidaciones*, como complemento de la obra y de modo que esta pueda estar reunida en un tomo ó volúmen ó por separado en los tres indicados.

Se hallará en las principales librerías del reino y Ultramar, en las oficinas de los comisionados representantes de la Compañía general Española y de otras Compañías tambien de seguros, y en las del Comité central de seguros establecidas en esta córte, calle del Barquillo, núm. 6, principal.