

## DE LOS SEGUROS MARÍTIMOS

## DE LA FORMA DE ESTE CONTRATO

«Art. 812.—Para ser válido el contrato de seguro marítimo habrá de constar por escrito en póliza firmada por los contratantes.

Esta póliza se extenderá y firmará por duplicado, reservándose un ejemplar cada una de las partes contratantes.»

Dicen los comentadores:

«Los Sres. Gómez de la Serna y Reus y García en sus comentarios al Código de 1829, al ocuparse de los seguros marítimos, los definían diciendo: «Un contrato consensual, bilateral, aleatorio, en cuya virtud uno, mediante cierta recompensa convenida, se obliga á correr con el riesgo que por casos fortuitos, consecuencia de los accidentes de mar, se originen á cosas expuestas á los peligros de la navegación.»

Émile Cauvet (1) dice que «el contrato de seguros, tomado en sentido general, es aquel por el cual uno de los contratantes, que se denomina asegurador, se obliga á indemnizar al otro, que se llama asegurado, de las pérdidas que puedan ocasionarse por determinado peligro, mediante el precio convenido, que se conoce con el nombre de prima.»

Este contrato, definido en términos generales, recibe el nombre de *seguro marítimo*, cuando los peligros que se previenen hacen referencia á la navegación por mar.

El *seguro marítimo* debe ser considerado como un contrato particular que satisface un fin determinado en relación con los peligros de la mar, y que en este sentido difiere de los demás seguros por los objetos sobre que recae y por los fines que cumple.

Estos, como los seguros en general, pueden ser á *prima fija ó mutuos*, según se manifieste la voluntad de los contratantes, por más que el Código, por su propia naturaleza, y atendiendo primeramente al carácter mercantil de los actos que se realizan, sólo trata y desenvuelve los contratos á *prima fija*, que reúnen las condiciones propias de los actos de comercio en las manifestaciones del riesgo y del lucro que se proponen y realizan las dos partes contratantes.

Boistel define este contrato diciendo que es «aquel por el cual el asegurador, mediante un precio que se llama *prima*, satisfecho por el asegurador, se compromete á correr los riesgos de las cosas de éste, y á indemnizarle de las pérdidas que por consecuencia de los mismos sufran esos objetos».

Lyon-Caen y Renault, afirmando, como los anteriores, que este contrato no es otra cosa que una variedad del de seguros, cuyos riesgos son infinitos, le definen en su aspecto general como «un contrato por el que una persona (el asegurador) se compromete, mediante una remuneración (*prima*), á indemnizar á otra (el asegurado) de los perjuicios que se le ocasionen por la presencia de determinados riesgos».

Y después, particularizando la cuestión, y concretándola á la forma que es objeto del Código, dicen: «es un contrato por el cual uno de los contratantes (el asegurador) se encarga de los riesgos de mar que debe correr una cosa, y se obliga con el otro contratante (el asegurado) á indemnizarle en todo ó en parte de los perjuicios que esos riesgos le ocasionen, mediante una cantidad que éste se obliga á pagar á título de precio de dichos riesgos».

Stypmannus le define: *Assecuratio est conventio de rebus tuto aliunde transferendis pro certo premio, seu aversio periculi.*

Este contrato, como todos los comprendidos en el Código, representa un acto mercantil, de los que ya nos hemos ocupado en lugar oportuno, y acerca de su definición y de su concepto no existen diferencias en el

(1) *Traité des assurances maritimes*. Dos vol. París, 1879.

fondo entre los diversos tratadistas de Derecho comercial.

No ocurre lo mismo cuando se considera el contrato bajo el punto de vista exclusivamente histórico, por más que la mayor parte de los escritores, y nosotros con ellos, crean esta forma particular moderna, y no conocida ni del Derecho griego ni del romano.

El contrato de seguros marítimos, que dejamos definido, es, según casi todos los autores, uno de los más recientes del Derecho mercantil, por más que se sustenta por algunos la opinión de que era conocido entre los Romanos, y así lo afirman Loccenius, Grotius y Puffendorf, como dicen Lyon-Caen y Renault en su excelente obra de Derecho comercial, demasiado preocupados en relacionar todas las instituciones, hasta las más modernas, con el Derecho romano. Los que sustentan la opinión de esta respetable antigüedad en el contrato especial de seguros marítimos, se fundan en dos pasajes de Tito Livio (1), en uno de Suetonio (2), y en una carta de Cicerón (3), que contienen un aspecto del seguro, ajeno de todo punto á la legislación romana, y desconocido como tal en ella. Pardessus ha comentado en el sentido de convención de seguro este texto aislado (4), del que, como de los otros, dice cuanto puede decirse del silencio de las leyes que ocupándose de otros contratos (*De lege Rodia et jactu*, y *De nautico fanore*) omiten éste, cuya importancia jurídica y mercantil era bien acreedora á un título especial en el Digesto.

El contrato de seguros marítimos no se conoce hasta el siglo XIV, y adquiere su mayor desarrollo en Italia, cuna de las grandes instituciones del Derecho.

Como quiera que el Derecho mercantil se considera como ampliación y suplemento del Derecho común, en cuyas fuentes se nutre, apartándose sólo para dar vigor, actividad y colorido á las distintas fases de la vida comercial, cuya norma es la rapidez en todas las negociaciones y en la resolución de las mismas, ha sido pesadilla de los autores buscar una relación entre el contrato de seguros marítimos y los de locación, Sociedad y venta indistintamente.

Con respecto de tales apreciaciones y distinguiendo, Lyon-Caen y Renault, Boistel y Cauvet, convienen en lo escrito por Emérigon (5). «Es evidente que el seguro, propiamente dicho, no es ni una venta, ni una locación, ni una Sociedad, ni una prenda, ni nada de lo que han imaginado ciertos doctores, sino un contrato tal como se ha creado por la misma naturaleza de las cosas.»

El contrato de seguros marítimos es consensual, sinalagmático y aleatorio.

Es consensual, porque basta para perfeccionarlo el consentimiento de los contratantes, sin que la póliza represente otra cosa que un medio de prueba de la existencia del contrato; es sinalagmático, porque las obligaciones entre el asegurador y el asegurado son recíprocas y se originan en un mismo momento, y es aleatorio, por recaer sobre accidentes inciertos, realizándose

(1) «... ut quæ in nave impossissent, ab hostium tempestatis vi publico periculo essent.» (21. 59.)

(2) «Quia publicum periculum erat a vi tempestatis in hisque portarentur ad exercitus.» (25. 3.)

(3) «Nam et negociatoribus certa lucra proposuit suscepto in se damno si cui per tempestatem accidisset.» (Vita Claudii, 18.)

(4) «Laodice me prædes accepturum arbitror omnis pecunie publicæ, ut et mihi et populo cautum sit sine vecturæ periculo. Quod scribis ad me de drachmis CCCXXX nihil est, quod in isto genere cuiquam possim commodare. Omnis enim pecunia ita tractatur, ut præda a Præfectis, quæ autem mihi attributa est, a quaestore curantur.»

(5) Ciceron annonce son intention d'envoyer à Rome les deniers publics et de les faire voyager par mer; il redoute les dangers de la navigation (*vectorum periculum*); il désire que le peuple et lui soient garantis contre ce risque (*ut mihi et populo cautum sit*); il cherchera des garants (*prædes*): il y a donc une grande probabilité que sa lettre se réfère à une convention d'assurance...»

Como una convención, como una operación de cambio y como una permuta se ha considerado el acto de Cicerón á que nos referimos.

(5) *Traité des assurances*.

á título oneroso por ambas partes que se proponen la conservación y la ganancia.

Tres son los requisitos esenciales de este contrato:

- 1.º Riesgo que haya de correrse.
- 2.º Cosa que haya de padecer el riesgo, y
- 3.º Prima ó premio del seguro.

De cada uno de estos extremos nos ocuparemos en su respectivo lugar al ir analizando los distintos artículos que los comprenden.

Por el art. 840 del Código anterior se dejaba á este contrato la manifestación de escritura pública ó privada para su eficacia ante los Tribunales, y la nueva ley determina taxativamente la existencia de una póliza firmada por los que contratan el seguro, como manifestación constante y firme de su voluntad que, extendida por duplicado, se hace de más pronto y fácil reconocimiento.

Este documento, extendido en la forma de que más adelante nos ocuparemos, lleva aparejada ejecución en virtud de lo que dispone el núm. 2.º del art. 1429 de la Ley de Enjuiciamiento civil.»

«Art. 813.—La póliza del contrato de seguro contendrá, además de las condiciones que libremente consignen los interesados, los requisitos siguientes:

1. Fecha del contrato, con expresión de la hora en que queda convenido.
2. Nombres, apellidos y domicilios del asegurador y asegurado.
3. Concepto en que contrata el asegurado, expresando si obra por sí ó por cuenta de otro.
- En este caso, el nombre, apellido y domicilio de la persona en cuyo nombre hace el seguro.
4. Nombre, puerto, pabellón y matrícula del buque asegurado ó del que conduzca los efectos asegurados.
5. Nombre, apellido y domicilio del capitán.
6. Puerto ó rada en que han sido ó deberán ser cargadas las mercaderías aseguradas.
7. Puerto de donde el buque ha partido ó deba partir.
8. Puertos ó radas en que el buque debe cargar, descargar ó hacer escalas por cualquier motivo.
9. Naturaleza y calidad de los objetos asegurados.
10. Número de los fardos ó bultos de cualquier clase, y sus marcas si las tuvieren.
11. Epoca en que deberá comenzar y terminar el riesgo.
12. Cantidad asegurada.
13. Precio convenido por el seguro, y lugar, tiempo y forma de su pago.
14. Parte del premio que corresponda al viaje de ida y al de vuelta, si el seguro fuere á viaje redondo.
15. Obligación del asegurador de pagar el daño que sobrevenga á los efectos asegurados.
16. El lugar, plazo y forma en que habrá de realizarse el pago.»

Dicen los comentadores:

«En este artículo se condensa toda la forma del contrato de seguros marítimos, comprendiendo cada uno de sus términos los requisitos que son de esencia en el acto y le dan el carácter particular con que se manifiesta.

Quedan á salvo siempre y en mérito de la amplitud que debe existir en toda contratación, las condiciones y pactos especiales que se impongan las partes, siendo los requisitos del artículo los que constituyen la formalidad legal de toda póliza, en la que se comprenden los actos y detalles que constituyen esta manifestación mercantil.

Para mayor facilidad en el análisis de este artículo, lo dividiremos, y con él á la póliza del seguro, en cinco partes:

- 1.ª Fecha del contrato y partes que intervienen en él.
- 2.ª Medios de conducción y lugares á que se refieren.
- 3.ª Objetos, riesgo y cantidad asegurada.
- 4.ª Precio ó prima, y
- 5.ª Pago del daño.

*Fecha del contrato y partes que intervienen en él.*—

Exige el Código no sólo el día, mes y año en que se celebra el contrato, sino también la hora del mismo, porque dada la rapidez de las operaciones mercantiles, y más aún de aquellas que se refieren al comercio marítimo, se hace preciso dar garantía á los que contratan que los libre de la mala fe de una de las partes. El contrato de seguros puede verificarse lo mismo hallándose el buque y los objetos asegurados en un puerto, que corriendo ya los riesgos de la navegación, y en este caso, la hora designada indica claramente y con toda precisión el momento en que nació el contrato, y el momento, por consiguiente, en que se engendraron las obligaciones de cada uno de los contratantes. Y si es lícito el contrato aleatorio en cuanto se refiere á una eventualidad, no es ni puede considerarse moral que se contrate y prevalezca un seguro sobre objetos que estén ardiendo ó se hallen en el fondo del mar en el instante de asegurarlos. Si un segundo después de celebrado el contrato perecen, el daño es de cuenta del asegurador; si se pierden un segundo antes no teniendo el contrato cosa sobre qué recaer, tiene el vicio de nulidad desde su origen.

En previsión de tales eventualidades y peligros, pide el Código sabiamente la consignación de la hora en que se convino el contrato, mediante la cual también si hubiere varios seguros sobre una misma cosa, con ó sin fraude, puede apreciarse á cuál corresponde la preferencia y el orden de los demás para percibir su premio. La designación de las personas determina los derechos y los deberes de cada parte, así como la personalidad de los contratantes para el ejercicio de las acciones que puedan corresponderles, pidiéndose que aun en el caso de asegurar por cuenta de un tercero, se dé el nombre de éste, que es quien disfruta de la plenitud de los derechos del seguro y sobre quien recaen los deberes del mismo.

*Medios de conducción y lugares á que se refieren.*— Tanto el buque asegurado como el que conduce los objetos del seguro, deben estar especificados en la póliza de modo que no quepa una suplantación, y no sea el contrato de seguro un elemento más puesto al alcance de los que se dedican á explotar la credulidad y la buena fe de los hombres. Esta especificación favorece por igual modo al asegurador y al asegurado. También por este medio se facilita grandemente la celebración del contrato: los buques, medio de conducción, adquieren entre los comerciantes nombre y crédito, bien por sus condiciones marinerías, bien por la Sociedad que los posee, ó por el naviero ó el capitán que los manda, y esta suma de condiciones, la fama del barco y el buen nombre del capitán, entran por mucho, no ya sólo para facilitar el contrato, sino para dar mayor ó menor alcance á la totalidad de la prima.

Es evidente que el riesgo del mar es siempre el mismo, y que á la fuerza de esos elementos no hay poder que se oponga; pero asimismo es cierto que las condiciones de la nave para correr un temporal y el ánimo sereno, la frialdad y la experiencia de quien la dirige, son armas poderosas que, por fortuna, en la mayor parte de las veces y de las ocasiones, alcanza victoria cumplida. Estas consideraciones son también, para los asuntos mercantiles, de las que se suman y aquilatan para apreciar y medir la intensidad del riesgo.

El puerto en que se cargan las mercaderías, el de partida, los de descarga y las escalas, son asimismo detalles necesarios para apreciar los mares que han de cruzarse, y por ellos los peligros de los mismos, las distancias que han de recorrerse, y con las escalas los puntos y lugares en que pueden repararse los desperfectos, aprovisionarse y detenerse debidamente las naves.

*Objetos, riesgo y cantidad asegurada.*—Hemos dicho anteriormente que eran tres los requisitos de este contrato, riesgo, cosa y prima, y aunque de pasada, nos ocuparemos en este lugar de algunos de estos puntos, bajo el aspecto y con el carácter con que se consignan en la póliza.

Los objetos asegurados entran por mucho, según su propia naturaleza, en las condiciones del contrato. Los hay de fácil conservación; unos, que necesitan grande esmero y vigilancia; otros, que difícilmente se deterioran, y no precisan cuidados, etc.; y cada uno de ellos, en sus condiciones, modifican las del contrato, y hacen más subida ó más baja la prima, y más ó menos realizable el seguro. Además de que, conocida la naturaleza de las cosas aseguradas, se hace exigible la responsabilidad en que incurran los que no presten la debida diligencia en el cuidado y conservación de las mismas.

El número de los fardos y sus marcas sirven para su identificación y pronta entrega al consignatario.

La época de comenzar y de término del riesgo, así como la cantidad asegurada, no necesitan más que enunciarse para comprender la importancia grande de su designación especial. El riesgo tiene sus límites, y así como debe conocerse, como anteriormente hemos dicho, la hora en que conviene el contrato, es justo que se sepa en el momento en que el asegurador deja de ser el responsable de los riesgos ulteriores que sobrevengan. La cantidad asegurada representa la suma por que el asegurador responde al asegurado de la pérdida ó menoscabo de las cosas que han sido objeto del contrato.

No debe confundirse esta cantidad con la evaluación de las cosas aseguradas, pues si cuando el seguro se hace por un solo asegurador y sobre todas las cosas, la cantidad asegurada representa la evaluación del mismo, no ocurre otro tanto cuando el contrato se celebra con varios aseguradores y cada uno corre á cargo de una parte de riesgo en la proporción estipulada.

La cantidad asegurada representa el riesgo que corre el asegurador en las cosas que se le ofrecen para realizar el contrato.

*Precio ó prima.*— La prima ó precio es la remuneración de los riesgos de que se hace cargo el asegurador, pudiendo consistir ésta en mercaderías cuando así se estipule entre los contratantes.

Es éste uno de los requisitos del contrato de seguros marítimos, y debe consignarse en la póliza, porque de este modo se conoce de una manera cierta é indudable la cantidad estipulada y el momento y forma de realizar y de exigir el pago, así como también lo correspondiente, cuando se trate de viaje redondo, al de ida y al de vuelta respectivamente.

De la prima, considerando el contrato á que nos referimos como una venta de seguridad, dice Boistel que es en el seguro lo que el precio en la venta.

La cantidad que se señala como prima se acostumbra que sea un tanto por ciento del valor de las cosas aseguradas, que suele subir á cantidades de consideración en tiempo de guerra, porque los riesgos aumentan entonces considerablemente y se hace más difícil precaverlos y evitarlos.

*Pago del daño.*— Este es, como veremos más adelante, el principal deber del asegurador, y debe consignarse en la póliza, así como las circunstancias del pago, de modo que no sufra entorpecimientos que redundarían en perjuicio de los comerciantes y del comercio mismo. Así como se consignan la cantidad asegurada y el precio del seguro, debe constar cuanto se refiere al cumplimiento de las obligaciones cuando se experimenta un daño por los riesgos del mar.

«Art. 814.—Los contratos y pólizas de seguro que autoricen los agentes consulares en el extranjero, siendo mexicanos los contratantes ó alguno de ellos, tendrán igual valor legal que si se hubieren verificado con intervención de corredor.»

Dicen los comentaradores:

«En este caso el documento lleva aparejada ejecución por lo dispuesto en el núm. 6.º del art. 1429 de la Ley de Enjuiciamiento civil.»

«Art. 815.—En un mismo contrato y en una misma póliza, podrán comprenderse el seguro del buque y el de la carga, señalando el valor de cada cosa, y distinguiendo las cantidades aseguradas sobre cada uno de

los objetos, sin cuya expresión será ineficaz el seguro.

Se podrá también, en la póliza, fijar premios diferentes á cada objeto asegurado.»

Dicen los comentaradores:

«Pudiéndose asegurar lo mismo el buque que la carga, y con el fin de abreviar las operaciones del contrato, simplificándolas lo más posible, autoriza la ley que en un mismo documento ó póliza se puedan consignar ambos seguros, siempre que se especifiquen distintamente los valores de las cosas aseguradas, de modo que en caso de que unas perezcan y otras no, pueda, sin grandes inconvenientes, realizarse la apreciación y liquidación del daño.

Mediante esta fórmula, cuando el asegurador lo sea del buque y de la carga, realiza en un solo acto y por una sola póliza el hecho del contrato, que subsiste con todos los efectos de la ley cuando se han distinguido los distintos valores de las cosas aseguradas.

Como cada objeto puede ser apreciado distintamente, la póliza no sólo puede fijar sus premios, sino que debe consignarlos para mayor seguridad de los contratantes. Del mismo modo, cuando son varios los aseguradores del buque y de la carga, pueden suscribir una misma póliza, realizando en un acto y un contrato lo que en otro caso se exige en distintos, llevando consigo una serie de molestias y retrasos que deben evitarse en todas las transacciones comerciales, para las que han de facilitarse siempre los medios, como hace el legislador en el artículo á que nos referimos.»

«Art. 816.—En los seguros de mercaderías podrá omitirse la designación específica de ellas y del buque que haya de transportarlas, cuando no consten estas circunstancias al asegurado.

Si el buque en estos casos sufre accidente de mar, estará obligado el asegurado á probar, además de la pérdida del buque, su salida del puerto de carga, el embarque por su cuenta de los efectos perdidos, y su valor, para reclamar la indemnización.»

Dicen los comentaradores:

«En los seguros de mercaderías, pues, puede omitirse la designación de las mismas; pero esta falta obliga al asegurado á probar el valor de las cosas que han corrido el riesgo, así como su salida del puerto y su embarque.

Por las mismas dificultades de la prueba no es probable que ningún cargador se aventure á esta clase de seguros que tendrían que justificarse por libros y facturas de adquisición ó por el precio usual y corriente de las cosas en el lugar del embarque, comprendiendo en éste los derechos pagados y los gastos que ocasionaron las cosas para su instalación y conducción á bordo.»

«Art. 817.—Las pólizas del seguro podrán extenderse á la orden del asegurado, en cuyo caso serán endosables.»

Dicen los comentaradores:

«Las pólizas pueden extenderse á la orden, y, por consiguiente, son documentos de crédito de fácil negociación, sujetándose á lo dispuesto para los títulos á la orden. Por este medio se realizan en mayor escala las transacciones mercantiles, y las pólizas facilitan á los comerciantes capital, cuando se vean necesitados de él, sirviéndoles el seguro de medio de adquisición, bien para realizar un préstamo, ó bien para transmitir, por medio de endoso, los objetos asegurados.»

#### DE LAS COSAS QUE PUEDEN SER ASEGURADAS Y SU EVALUACIÓN

«Art. 818.—Podrán ser objeto del seguro marítimo:

1. El casco del buque en lastre ó cargado, en puerto ó en viaje.
2. El aparejo.
3. La máquina, siendo el buque de vapor.
4. Todos los pertrechos y objetos que constituyen el armamento.
5. Viveres y combustible.
6. Las cantidades dadas á la gruesa.
7. El importe de los fletes y el beneficio probable.

8. Todos los objetos comerciales sujetos al riesgo de navegación cuyo valor pueda fijarse en cantidad determinada.»

Dicen los comentaradores:

«Pueden ser objeto del seguro todas las cosas que manifestándose realmente corren el peligro de perderse. En este sentido, las disposiciones de este artículo concuerdan con las del 848 del Código anterior, agregándose al seguro la máquina en los buques de vapor, y el flete y el beneficio probable que se hallaba prohibido en la legislación de 1829.

Con respecto de estas innovaciones, nos parece oportuno reproducir los siguientes párrafos de la exposición de motivos que precedía al proyecto de 1882.

«Natural era, por consiguiente, que al codificar de nuevo esta parte de la legislación mercantil marítima, se verificasen grandes cambios, que de un lado pusiesen en armonía los principios por que se rige este contrato con los que sirven de base al nuevo Código, y de otro completasen y aclarasen los puntos que hasta el presente han sido motivo de controversia.

«En cuanto á lo primero, es innegable que el contrato de seguros marítimos se encuentre actualmente apasionado por limitaciones y prohibiciones que ahogan la acción creadora del espíritu mercantil. Para convencerse de esta verdad, basta recordar que el Código vigente prohíbe asegurar el flete del cargamento existente á bordo, las ganancias calculadas y no realizadas sobre el mismo cargamento, las cantidades tomadas á la gruesa, los premios de los préstamos hechos á riesgo marítimo, el total valor de los efectos pertenecientes al capitán ó al cargador que vaya á bordo con los mismos, y, por fin, los buques por más de las cuatro quintas partes de su valor, descontados los préstamos tomados á la gruesa sobre ellos.

«Todas estas prohibiciones, que están inspiradas en una errónea apreciación de la naturaleza jurídica de dichos objetos, ó en el sistema preventivo, que consiste en llevar al hombre por la mano para que no se perjudique, han desaparecido del proyecto, unas como contrarias al concepto más espiritualista que tiene formado la ciencia moderna de las cosas jurídicas, y otras como opuestas al principio de libertad de contratación, que es una de las bases del nuevo Código.

«Que los fletes de cargamento existentes á bordo son cosas que tienen existencia jurídica, real y positiva; que se hallan expuestos al peligro de perderse en todo ó en parte por accidentes marítimos, y que, en este sentido, pueden ser objeto del contrato de seguros, quedó demostrado cumplidamente al tratar del contrato de préstamo á la gruesa, con el cual tantos puntos de analogía ó semejanza ofrece. De igual modo deben considerarse los beneficios ó ganancias que se espera obtener del cargamento, los cuales, aunque no existan en el espacio, tienen existencia real en el tiempo, como las cosechas que espera recoger el labrador, y contra cuya pérdida suele precaverse por medio del seguro terrestre. Y los mismos fundamentos son aplicables á los premios ó intereses pactados en los préstamos á la gruesa, los cuales, de igual modo, pueden ser objeto del contrato de seguros. Y en cuanto á la prohibición impuesta al mutuario en aquellos contratos, de asegurar el capital y los intereses, en el caso de que se vea obligado á pagarlos, por haber llegado á buen puerto el buque ó la carga, también carece de fundamento, toda vez que este contrato reúne los caracteres esenciales del seguro marítimo, como no ha podido menos de reconocer uno de los más doctos jurisconsultos modernos en materia comercial, á pesar de profesar un criterio distinto sobre este particular. Finalmente, la prohibición de asegurar las naves por todo su valor y el cargamento por más de los nueve décimos de su importe, no tiene otro apoyo que el temor á los abusos que podrían cometer el capitán ó naviero y los cargadores, si no tuviesen interés alguno en la conservación del buque ó cargamento asegurados.

«Esta misma consideración es la que invocan los sostenedores del sistema preventivo, aplicado al contrato de seguros, para justificar las demás prohibiciones que descansan en anticuadas teorías jurídicas. Cuán débil sea este argumento, basado en el temor á los abusos de la libertad en el orden de la contratación privada, lo demuestra la misma ineficacia de los remedios con que se pretende atajarlos y la imposibilidad absoluta de llevar á la práctica la aplicación lógica de un principio que despoja al hombre de la noble prerrogativa de agente libre y responsable de todas sus obras.

«Inspirándose, por tanto, el proyecto, en estos principios fundamentales, ensancha la esfera de acción del individuo en todo lo relativo al contrato de seguros marítimos, permitiendo que se celebre sobre todo lo que sea materia de transacciones mercantiles sujetas al riesgo de la navegación, y cuyo valor pueda fijarse de una manera determinada.

«En su consecuencia, declara que puede constituirse el seguro marítimo sobre el importe de los fletes y del beneficio probable del cargamento, y sobre todo el valor del buque ó de las mercancías, aunque contratase el seguro el capitán ó el dueño de las mismas que fuera á bordo, dictando las reglas oportunas acerca de la manera de celebrar el contrato de seguro sobre el flete devengado ó anticipado y sobre los beneficios. *E infírese que hace idéntica declaración acerca de la facultad de contratar el seguro sobre las cantidades tomadas á la gruesa y los premios de los préstamos, en el mero hecho de suprimir los textos que en el Código vigente declaran nulo el seguro contraído sobre estas cosas.*»

Se ven, por los anteriores párrafos, no sólo justificados los números del artículo á que nos referimos, sino también incluidos otros extremos que prohibía el Código de 1829.

El Código ha sido en esto verdaderamente amplio, dejando campo á la contratación; y como en la exposición de motivos también se manifiesta, el acto de declarar nulo y no permitir el seguro marítimo sobre la vida de tripulantes y pasajeros, no obedece ni á preocupación de escuela ni á otra consideración que no sea la de que, como esta clase de seguros se rigen por reglas propias, á ellas debe irse á buscarlos, no confundiendo unos con otros, cuando esto sólo serviría para crear entorpecimientos y embrollos.

Siendo objeto del seguro marítimo todas aquellas cosas que tengan un valor fijo y puedan determinarse en una cantidad, los fletes tienen una razón lógica para ser objeto de este contrato, así como todo aquello que, reuniendo las mismas condiciones, no sea, como el seguro de la vida, un acto especial con reglas propias para él, que no deba consiguientemente trasplantarse de unas á otras leyes por el solo capricho del legislador.»

«Art. 819.—Podrán asegurarse todos ó parte de los objetos expresados en el artículo anterior, junta ó separadamente, en tiempo de paz ó de guerra, por viaje ó á término, por viaje sencillo ó redondo, sobre buenas ó malas noticias.

Art. 820.—Si se expresare genéricamente en la póliza que el seguro se hacía sobre el buque, se entenderán comprendidos en él las máquinas, aparejo, pertrechos y cuanto esté adscrito al buque; pero no su cargamento, aunque pertenezca al mismo naviero.

En el seguro genérico de mercaderías no se reputarán comprendidos los metales amonedados ó en lingotes, las piedras preciosas, ni las municiones de guerra.»

Dicen los comentaradores:

«El seguro puede ser general ó particular, bien comprenda en conjunto todas las cosas aseguradas, ó bien se refiera á ciertas y determinadas solamente. Puede, en este sentido, asegurarse la máquina, sin estarlo el buque, ó ambas cosas ser objeto de seguros separados; y puede, finalmente, asegurarse el buque, sin otra determinación, en cuyo caso se consideran aseguradas todas las cosas que forman y componen una nave. El cargamento en este caso no se considera asegurado, porque

no forma parte de la nave, sino que éste es un medio para su conducción, perfectamente distinto y con independencia del cargamento. Lo mismo ocurre en el seguro genérico de mercaderías, en el cual no se considerarán comprendidos ciertos valores que deben serlo particularmente, y no en la forma general que se adopta para aquella clase de contratos.

Modifican notablemente las condiciones del seguro el que éste se haga en tiempo de paz ó de guerra, por lo que ya hemos manifestado anteriormente al ocuparnos del concepto de este contrato; el que se realice por viaje ó á término, por razón del tiempo; el que sea por viaje redondo ó sencillo, por la disminución ó continuidad del riesgo, y el que se extienda sobre buenas ó malas noticias, porque ésta es una forma que hace doblemente aleatorio el contrato.»

«Art. 821.— El seguro sobre flete podrá hacerse por el cargador, por el fletante ó el capitán; pero éstos no podrán asegurar el anticipo que hubieren recibido á cuenta de su flete, sino cuando hayan pactado expresamente que en caso de no devengarse aquél por naufragio ó pérdida de la carga, devolverán la cantidad recibida.

Art. 822.— En el seguro de flete se habrá de expresar la suma á que asciende, la cual no podrá exceder de lo que aparezca en el contrato de fletamento.»

Dicen los comentaristas:

«Si se permitiera el contrato sobre los anticipos hechos á cuenta, sin pacto de devolución por naufragio de la nave ó pérdida de la carga, no sólo resultaría que se aseguraba lo que no existía, sino también lo que de ningún modo podía correr el riesgo de perderse.

El contrato se funda en cosas reales, cosas manifiestas que pueden determinarse por una cantidad, y ¿de qué modo se aseguraría un anticipo que no había de correr los riesgos de la navegación, porque el asegurado lo tenía en su poder? Sería verdaderamente inmoral este contrato.

Supongamos que A asegura á B los fletes, que ascienden á 5,000 pesetas, y que B ha recibido á cuenta de la totalidad 2,000 antes de embarcarse. Se hace el buque á la mar y naufraga, y B reclama de A 5,000 pesetas, siendo así que sólo ha perdido 3,000. El único medio lícito de que esta reclamación prosperase, sería el pacto previo de devolución de las 2,000 pesetas á los que las anticiparon á cuenta del resto de los fletes devengados.

La regla se ajusta estrictamente á los principios de la moral y del derecho, que no permiten que nadie se enriquezca con daño y perjuicio de otro, como sucedería si se cobrasen seguros sobre riesgos que no se habían corrido, en cuyo caso lo aleatorio del contrato resultaría sólo para el asegurador sin molestia ni gasto ninguno para el asegurado.

Del mismo modo resultaría inmoral é injusto que un flete de valor de 5,000 pesetas, según el contrato de fletamento, se asegurara en 6 ó en 10,000. Las cosas pueden y deben asegurarse por su valor, y la aspiración de quien las posee es no perderlas ó poderlas adquirir de nuevo como las tenía, en caso de pérdida; pero honradamente no puede aspirarse á pagar una prima con el propósito de engañar al asegurador y lucrarse á costa suya en el caso, entonces favorable y dichoso, de ser víctima de un siniestro marítimo.»

«Art. 823.— El seguro de beneficios se regirá por los pactos en que convengan los contratantes, pero habrá de consignarse en la póliza:

1. La cantidad determinada en que fija el asegurado el beneficio, una vez llegado felizmente y vendido el cargamento en el puerto de destino.

2. La obligación de reducir el seguro, si comparado el valor obtenido en la venta, descontados gastos y fletes, con el valor de compra, resultare menor que el valuado en el seguro.»

Dicen los comentaristas:

«El seguro de beneficios es una consecuencia lógica del seguro establecido sobre los fletes. Siendo las mismas

las causas por que se prohíben en la legislación anterior ambos, rebatidas éstas, prevalecen en pro del uno las mismas razones que autorizan al otro.

No se trata de cosas que no existen, sino que, como hemos manifestado en otro lugar al ocuparnos de los fletes, se trata de las que tienen una existencia real y positiva, y corren el peligro de perderse por los riesgos del mar, elementos todos constitutivos del seguro.

Los que cargan un buque con mercaderías se proponen realizar con ellas un lucro estimando la relación existente entre la demanda y la oferta, y sumando los gastos que ocasiona el mismo transporte y todos los accesorios al mismo, para deducir por el precio que alcanzarán las cosas en el lugar de la venta el beneficio que las mismas han de rendir al vendedor.

Estas ganancias esperadas sin constituir un hecho terminante, cierto y seguro, tienen, sin embargo, una razón y una lógica que en el comercio sólo es destruida por la fatalidad.

Para demostrar el hecho, basta un solo ejemplo: A transporta naranjas de Valencia á Londres; estas naranjas se compran en el mercado valenciano á tres pesetas ciento, y los transportes y aduanas y la pérdida que el género sufra, eleva el ciento á cinco pesetas, y en Londres se venden á 15; el beneficio esperado, en vista del valor del género, resulta de 10 pesetas por cada centenar de naranjas.

Siendo, como es cierto, que se realiza este beneficio por existir tal diferencia en los precios, ¿no es este lucro esperado racional y lógico?

En tal concepto, es innegable la razón del seguro de beneficios, establecido en provecho de los comerciantes, y para mayor seguridad, y dando mayor campo á las especulaciones y al arrojo mercantil, muchas veces retraído y receloso, ó teniendo que pecar de temerario.

El Código, en esta materia, ha legislado con sabia previsión, porque no hace del seguro un contrato que pueda perjudicar al asegurador en beneficio del asegurado, cuyo lucro vendría á ser lo único efectivo, dada una arbitrariedad en la forma de contratar, sino que obliga á los contratantes á que consignan en la póliza, en primer término, la cantidad en que fija el asegurado el beneficio, una vez arribado con felicidad y vendido el cargamento en el puerto de destino. Mediante este requisito, al asegurador importa hacerse cargo del contrato que va á celebrarse, estudiándolo con conocimiento bastante para no comprometerse sino á lo que probablemente, y siguiendo las cosas su curso normal, ha de dar como resultado la empresa mercantil y objeto del contrato.

El segundo punto es también de verdadera importancia. Ya hemos dicho que no basta al que se asegura hacerlo de las cosas, sino que también busca con ellas un beneficio que realiza, mediante el seguro, en el caso de que las pierda por un riesgo del mar, y á este punto se refiere la última parte de nuestro párrafo anterior, porque en el caso de llegar felizmente las mercaderías y de venderse, resultando menor beneficio que el pactado por el núm. 1 de este artículo, el seguro se reduce por imposición expresa de la ley.

Este segundo punto de la ley nos parece algo apartado del principio que sienta el legislador cuando no le parece digno llevar al hombre como de la mano eternamente y sujeto á una tutela que es en muchos casos contraria al principio de libertad y al de la propia personalidad humana.

El segundo número del artículo está escrito en beneficio del cargador, que es á quien importa la reducción del seguro, y con él la de la prima del mismo; pero poniendo en absoluto olvido al asegurador, que en el caso de pérdida de las cosas las satisface con arreglo al número 1.

El segundo número del artículo está escrito en beneficio del cargador, que es á quien importa la reducción del seguro, y con él la de la prima del mismo; pero poniendo en absoluto olvido al asegurador, que en el caso de pérdida de las cosas las satisface con arreglo al número 1.

A nuestro entender, bastaba con la consignación del primero de los requisitos, pues debe suponerse siempre que las personas que intervienen y realizan estos contratos son conocedoras de las cuestiones que envuelven,

y que se comprometen, en su consecuencia, á lo que pueden y deben comprometerse; ni en más ni en menos. Además de lo dicho, salta á la vista una intrusión de la ley en la voluntad de los contratantes, y cuando el perjuicio que pudiera seguirse es conocido y estimado de todos, y una especie de riesgo nuevo que corre el asegurado, pagando prima de más si llega felizmente, y el asegurador dando mayores beneficios que los efectivos si las cosas perecen por riesgo del mar.

Es evidente que hay en esta cuestión algo que limita la acción de los contratantes, y mucho creado á favor de uno de ellos sin nada en compensación para el otro.

La cláusula, como dejamos manifestado, se ha hecho para el asegurado y en beneficio de la prima que ha de pagar, no para el asegurador, que en caso de pérdida satisface el beneficio prefijado en la póliza.»

«Art. 824.— Podrá el asegurador hacer reasegurar por otros los efectos por él asegurados, en todo ó en parte, con el mismo ó diferente premio; así como el asegurado podrá también asegurar el coste del seguro y el riesgo que pueda correr en la cobranza del primer asegurador.»

Dicen los comentaristas:

«Este artículo viene en previsión de que no convenga al asegurador continuar el contrato, y como una vez realizado el acto, éste no puede rescindirse ni modificarse sin el concurso de todas las voluntades que intervinieron en él, el legislador concede la reaseguración en beneficio del asegurador, que no necesita la voluntad del asegurado para realizarla.

El hecho es una subrogación especial, porque el reasegurador viene á ocupar el puesto del asegurador primero, corriendo con todos los riesgos estipulados por éste, mediante la prima que se estipule.

Pérdidas las cosas aseguradas, claro está que el asegurado se dirigirá contra el asegurador, que es la persona con quien contrató, y por consiguiente, la que contrajo las obligaciones del acto, sin que para nada tenga que entenderse con el reasegurador.

El asegurador á su vez tiene, con el reasegurador, las mismas acciones que contra él ejercite el asegurado.

El asegurado puede, por su parte, asegurar el riesgo que pueda correr en la cobranza del primer asegurador, y de este modo garantiza el asegurador del reasegurador el cumplimiento de los deberes de éste en el caso de que sobrevenga un siniestro marítimo. El acto constituye una verdadera fianza, con la especialidad de la forma propia de estos contratos.

En cuanto al aseguramiento del coste del seguro por el asegurado, reproducimos, para su fácil comprensión, el siguiente ejemplo de los Sres. Gómez de La Serna y Reus y García en sus comentarios al Código de 1829:

«Un comerciante hace asegurar un capital de 6,000 duros al 10 por 100; la prima será 600 duros. Si la expedición es feliz, los 600 duros serán pérdida para el asegurado; y si es desgraciada, recibirá su capital con deducción de la prima, es decir, recibirá 5,400 duros; de modo que bien se salve, bien perezca lo asegurado, siempre tendrá una pérdida de 600 duros. Pero si asegura la prima también con el mismo premio del 10 por 100, entonces, si el viaje es feliz, perderá 660 duros; y si es desgraciado, le tendrá que abonar el asegurador 5,400 duros por el capital asegurado, y 540 por la aseguración de la prima; es decir, que percibirá entre todo 5,940 duros, limitando su pérdida á 60 duros.»

«Art. 825.— Si el capitán contratare el seguro, ó el dueño de las cosas aseguradas fuere en el mismo buque que las portearse, se dejará siempre un 10 por 100 á su riesgo y no habiendo pacto expreso en contrario.»

Dicen los comentaristas:

«El Código anterior no dejaba, como éste, el pacto en contrario, mediante el cual puede ó no, libremente, dejarse el 10 por 100 á riesgo del cargador ó del capitán, porque se estimaba deber en estas personas de correr con esta parte, para excitarlos, no sólo en el cumplimiento de sus deberes sino en el mayor celo y vigilancia de las cosas. Dado el principio de libertad en la contra-

tación, la medida adoptada por el Código vigente es la justa; cuando no media pacto ninguno, el capitán y el cargador que va en el mismo buque corren parte del riesgo, y cuando hay pacto, la voluntad de los contratantes es la ley del contrato.»

«Art. 826.— En el seguro del buque se entenderá que sólo cubre el seguro las cuatro quintas partes de su importe ó valor, y que el asegurado corre el riesgo por la quinta parte restante, á no hacerse constar expresamente en la póliza pacto en contrario.»

En este caso y en el del artículo anterior, habrá de descontarse del seguro el importe de los préstamos tomados á la gruesa.

Dicen los comentaristas:

«Las disposiciones de este artículo se refieren á los mismos principios y se inspiran en la misma previsión á que nos referimos, ocupándonos del artículo precedente.»

«Art. 827.— La suscripción de la póliza creará una presunción legal de que los aseguradores admitieron como exacta la evaluación hecha en ella de los efectos asegurados, salvo los casos de fraude ó malicia.

Si apareciere exagerada la evaluación, se procederá según las circunstancias del caso, á saber:

Si la exageración hubiere procedido de error y no de malicia imputable al asegurado, se reducirá el seguro á su verdadero valor, fijado por las partes de común acuerdo ó por juicio pericial. El asegurador devolverá el exceso de prima recibida, reteniendo, sin embargo, 1/2 por 100 de este exceso.

Si la exageración fuere por fraude del asegurado y el asegurador lo probare, el seguro será nulo para el asegurado, y el asegurador ganará la prima, sin perjuicio de la acción criminal que le corresponda.»

Dicen los comentaristas:

«La suscripción de la póliza crea una presunción *juris tantum* acerca de la exactitud de los objetos evaluados en ella, y en su virtud se supone que se admitió como exacta la evaluación y que lo es en realidad, mientras no se demuestre lo contrario.

La demostración incumbe al que impugna la evaluación suscrita por él mismo, valiéndose para ello de todos los medios de prueba, y dando, como resultado, la nulidad ó la reducción del seguro, según haya habido mala fe ó error por parte del que consignó el valor de los objetos asegurados. Los dos casos, el de error y el de fraude, son objeto de las disposiciones de este artículo para determinar la regla de procedimientos á que deben sujetarse los contratantes. El principal de los elementos es, sin duda, el juicio de peritos, que pueden determinar con exactitud el valor real de los objetos asegurados, y si su dictamen fuese que había exageración, en este caso, reduciéndose la póliza, el asegurado perdería el medio por 100 del exceso como castigo impuesto á su falta de celo y á la ninguna diligencia puesta en el cuidado de sus propios asuntos cuyos resultados pudieran haber cedido en perjuicio de otro.

No puede menos de apreciarse equitativo el interés impuesto al exceso, porque el error no es descargo para quien tiene la obligación de conocer, con toda exactitud lo que tan directamente le interesa, como son las cosas propias, con las cuales, por su indolencia ó falta de actividad, puede ocasionar pérdidas á un contratante que se fió de su buena fe y de la moralidad que debe suponerse en todo comerciante.

Cuando no existe error, y el exceso de evaluación obedece á un fraude que se propone realizar el asegurado, entonces la pena es distinta; el asegurador hace suya la prima, no responde del seguro y entrega al otro contratante á los Tribunales para que le juzguen y castiguen en el grado de criminalidad que corresponda al delito cometido.»

«Art. 828.— La reducción del valor de la moneda nacional, cuando se hubiere fijado en extranjería, se hará al curso corriente en el lugar y en el día en que se firmó la póliza.»