

Dicen los comentadores:
«De este modo se evitan fraudes y contiendas sobre el valor de las distintas monedas, sobre todo cuando se trata de países en los que no rige el sistema métrico, como ocurriría tratándose de reducir libras esterlinas ó *dollars* á pesetas.»

«Art. 829.—Si al tiempo de realizarse el contrato no se hubiere fijado con especificación el valor de las cosas aseguradas, se determinará éste:

1. Por las facturas de consignación.
2. Por declaración de corredor ó peritos, que procederán tomando por base de su juicio el precio de los efectos en el puerto de salida, con más los gastos de embarque, flete y aduanas.

Si el seguro recayere sobre mercaderías de retorno de un país en que el comercio se hiciere sólo por permuta, se arreglará el valor por el que tuvieren los efectos permutados en el puerto de salida con todos los gastos.»

Dicen los comentadores:
«Obedece á una lógica de procedimiento todo el artículo, y su última disposición, sobre todo, en armonía con la del 340 del Código francés, señala en las permutas como valor el que tengan los objetos dados á cambio de las mercaderías en el puerto de su embarque, agregando á su valor los gastos ocasionados en el transporte que imprimen mayor altura en los precios.

Lo conveniente es observar estrictamente la ley y consignar en la póliza todos los detalles, con objeto de evitarse estas regulaciones, en las que siempre surgen disgustos para las partes que contrataron, cualquiera que sea la resolución que recaiga en definitiva.»

OBLIGACIONES ENTRE EL ASEGURADOR Y EL ASEGURADO

«Art. 830.—Los aseguradores indemnizarán los daños y perjuicios que los objetos asegurados experimenten por alguna de las causas siguientes:

1. Varada ó empeño del buque, con rotura ó sin ella.
2. Temporal.
3. Naufragio.
4. Abordaje fortuito.
5. Cambio de derrota durante el viaje ó de buque.
6. Echazón.
7. Fuego ó explosión, si aconteciere en mercancías, tanto á bordo como si estuviesen depositadas en tierra, siempre que se hayan alijado por orden de la autoridad competente, para reparar el buque ó beneficiar el cargamento, ó fuego por combustión espontánea en las carboneras de los buques de vapor.
8. Apresamiento.
9. Saqueo.
10. Declaración de guerra.
11. Embargo por orden del Gobierno.
12. Retención por orden de potencia extranjera.
13. Represalias.
14. Cualesquiera otros accidentes ó riesgos de mar.

Los contratantes podrán estipular las excepciones que tengan por conveniente, mencionándolas en la póliza, sin cuyo requisito no surtirán efecto.»

Dicen los comentadores:
«La principal obligación en todo seguro es la de satisfacer por el asegurador las pérdidas que en sus cosas haya experimentado el que se aseguró por los riesgos del mar. Entre estas pérdidas se cuenta la parte que por averías comunes tenga que pagar el asegurado, conforme á las reglas de que nos ocuparemos más adelante al tratar de las averías. Como regla general, puede decirse que todas las pérdidas ó menoscabos que experimenten las cosas por los riesgos del mar corresponden exclusivamente al asegurador de las mismas.

Al ocuparse de esta clase de accidentes, para los que se ha creado el seguro, dicen Lyon-Caen y Renault que pueden definirse los que se realizan ó sobrevienen por el mar mismo, bien sean producidos por la acción de los elementos, ó bien lo sean por el hombre. No es ne-

cesario, añaden, que el mar sea la causa del siniestro; en general, basta con que sea teatro del mismo.»

Mediante estos principios, no basta que el mar sea teatro, sino que es preciso que sea con motivo suyo el siniestro, bien por accidentes del elemento en que se navega, bien porque los que sobrevengan sobre él hagan más sensible la situación de los que lo sufren.

Puede darse el caso de una arribada forzosa con averías, cuya reparación se haga precisa é inmediata, y que una vez arribado el buque, se practique la descarga del mismo y se depositen en la forma legal establecida los géneros de cargamento, ocurriendo también durante las reparaciones de la nave un incendio, un hundimiento, una inundación, etc., en el almacén de depósitos, siniestro que ocasione la pérdida total ó parcial del cargamento. En estas circunstancias, no cabe vacilación ni duda: de los objetos perdidos responde el asegurador del riesgo marítimo, porque por un accidente del mar se han originado las situaciones sucesivas, que eran necesarias para la conservación de los géneros, y en las cuales han perecido á consecuencia del riesgo que las colocó en la situación en que se hallaban al perderse.

Toda pérdida ó menoscabo, repetimos, que provenga de accidentes del mar, sin que sea preciso que se realice sobre el mismo, corresponde al que aseguró esta clase de riesgos y peligros.

Antes de detallar los puntos esenciales del artículo, á fin de hacerlo más comprensible, aclararemos algunos de sus términos.

Se entiende por *varada*, el acto de encallar la embarcación en un banco de arena, en las peñas ó sobre la costa.

Es *naufragio*, la pérdida ó ruina del buque, desaparición ó no éste debajo de las olas, desde el momento en que no es posible utilizarlo para la navegación.

El *abordaje* es el choque de una nave con otra.

Se llama *derrota* al rumbo determinado de los buques durante una navegación.

Por *echazón* se entiende, el acto de arrojar la carga y las cosas que hacen peso para aligerar el buque durante un temporal.

Con idea clara de estos términos es verdaderamente sencilla y comprensible la explicación del artículo de que nos ocupamos. La varada de un buque, con ó sin rotura, puede en algunas ocasiones equivaler al naufragio, porque la encalladura es de tal género que no es posible sacar al buque de su empeño y se hace preciso abandonarlo. Pero, aun dándose el caso sin rotura, y con la fortuna de poder desencallar, bien valiéndose de las mareas, bien de cualquiera otra circunstancia, los géneros embarcados pueden sufrir pérdidas por las mismas consecuencias del choque, las cuales se definen perfectamente como riesgos del mar; y nada decimos cuando hay rotura de alguna cuaderna, del timón, etc., y cuando las aguas inundan una parte del buque, porque el caso entonces no ofrece duda de ninguna clase.

En los temporales, prescindiendo del gravísimo riesgo que corren los hombres, y concretándonos á la lucha del buque con los elementos, los géneros embarcados suelen sufrir notablemente; puede llegarse por esta causa hasta la echazón, y en último término, hasta el naufragio, siendo consecuencia frecuente de todo temporal la pérdida de botes y aparejos, y el corte de palos cuyos menoscabos provienen de riesgos que corren á cargo del asegurador del buque, ó del cargamento, según los casos.

El abordaje ha de ser fortuito, para que sea objeto del seguro y corresponda al asegurador. No se comprendería que el abordaje premeditado, el que se buscó por el capitán del buque, fuera á cargo de los aseguradores, porque no se trataría entonces de un contrato aleatorio, sino de un contrato en el cual una de las partes iba á dedicarse á abordar los buques que encontrase, en la seguridad de proporcionarse tal distracción á costa de un asegurador cualquiera. Ha de ser fortuito, hijo de la casualidad, que provenga de otra nave, ó por una necesidad que constituye la única salvación del buque.

Entendemos nosotros que el abordaje, buscado por el mismo capitán del buque, puede y debe en ciertas circunstancias considerarse como fortuito, para los efectos de que corra por los aseguradores. Un buque de comercio se ve, por ejemplo, atacado por piratas ó enemigos de su nación; se defiende primero con las armas de fuego de que disponga, y después, contando con sus buenas condiciones marineras, pone la proa á uno de los barcos que le atacan, lo echa á pique, y se salva, pero no sin desperfectos ni averías considerables. Este abordaje, ¿es ó no fortuito? Es tan fortuito como el temporal, el naufragio ó el fuego, que no se esperan y que se afrontan con valor para vencerlos cuando se tienen.

Con respecto al cambio de derrota ó de buque, haremos constar que no ha de ser voluntario ni anterior al viaje, á menos que se tenga el consentimiento de los aseguradores (véase el núm. 1 del artículo siguiente).

Cuando el cambio es forzoso, como viene á resultar en definitiva en provecho de los aseguradores, puesto que debe causarse por algún peligro evidente y cierto, justo es que siga, aun en tales condiciones, subsistente el seguro y las responsabilidades de los contratantes.

En cuanto al caso de fuego, Lyon-Caen y Renault distinguen los casos en que éste provenga por caso fortuito, vicio propio de las cosas, ó falta del capitán. El reconocimiento de la causa que lo ocasiona es importante, dicen, porque, en principio general, el asegurador no corre el riesgo de los vicios de las cosas aseguradas ni de la baratería del patrón.

El fuego en un buque puede presumirse *juris tantum* fortuito, porque sus consecuencias son de tal índole, que á las mismas personas interesa el evitarlo. Son tantas y tan diferentes las causas que pueden producirlo, que el haber hecho el Código la indicación de fortuito, hubiera sido ocasión de mil litigios. Es evidente que nadie responde de la mala fe, de la baratería, ni de la intención de perjudicar que pueda existir en el ánimo y en la conducta de una persona; pero también es cierto que la buena fe se presume mientras no se demuestre lo contrario, y en este sentido, que es el de nuestra legislación, el asegurador es siempre responsable de esta clase de siniestros. Ahora bien; ¿prueba el asegurador que el fuego se originó por vicio propio de las cosas ó por causa del capitán? En este caso cesará legalmente su responsabilidad, por recaer sobre quien fué la causa del siniestro ó no acondicionó las cosas en la forma que se previene cuando se trata de substancias ó géneros de fácil combustión.

La combustión espontánea en las carboneras es un caso frecuente, que puede, sin embargo, evitarse, usando de ciertas precauciones conocidas por los hombres de mar y por los mineros.

Nada es menester decir del apresamiento, que ofrece gran claridad en su explicación, como otros puntos sobre los que hemos pasado; pero, con respecto del saqueo, si diremos que es preciso que se cometa á bordo y usando de fuerza y violencia á mano armada, porque el robo ó hurto, de otra suerte, se consideran culpa del capitán, y no van, por consiguiente, á cargo de los aseguradores, si no ha mediado pacto expreso en contrario (Véase el núm. 5 del artículo siguiente).

La declaración de guerra, el embargo por orden del Gobierno, siempre que no lo motive el comercio de contrabando, en cuyo caso serían cómplices los aseguradores; las represalias, que es un elemento de la guerra para destruir el comercio de las naciones enemigas y devolver daño por daño; y, en conjunto, cualesquiera otros accidentes ó riesgos de mar, son de cuenta de los aseguradores.

El Código, en previsión de que algunos de estos riesgos no quieran correrse por los aseguradores, determinando las cosas objeto del seguro, da derecho á los contratantes para exceptuar las que no sean de su agrado, dejando así en mayor libertad á unas y á otras partes, y previniendo que lo que no se exceptúe, por estipula-

ción, mencionándolo en la póliza, se considerará, como incluido en ella, en la forma del artículo.»

«Art. 831.—No responderán los aseguradores de los daños y perjuicios que sobrevengan á las cosas aseguradas por cualquiera de las causas siguientes, aunque no se hayan excluido en la póliza:

1. Cambio voluntario de derrotero de viaje, ó de buque, sin expreso consentimiento de los aseguradores.
2. Separación espontánea de un convoy, habiéndose estipulado que iría en conserva con él.
3. Prolongación de viaje á un puerto más remoto que el designado en el seguro.
4. Disposiciones arbitrarias y contrarias á la póliza de fletamento ó al conocimiento, tomadas por orden del fletante, cargadores y fletadores.
5. Baratería de patrón, á no ser que fuera objeto del seguro.
6. Mermas, derramas y dispendios procedentes de la naturaleza de las cosas aseguradas.
7. Falta de los documentos prescritos en este Código, en las ordenanzas y reglamentos de marina ó de navegación, ó omisiones de otra clase del capitán, en contravención de las disposiciones administrativas, á no ser que se haya tomado á cargo del asegurador la baratería del patrón.

En cualquiera de estos casos, los aseguradores harán suyo el premio, siempre que hubieren empezado á correr el riesgo.»

Dicen los comentadores:
«El artículo que precede á éste se ocupa de los riesgos que comprende la póliza, consígnense ó no se consígnen, y el presente se ocupa de los riesgos de que no responden los aseguradores, aun cuando no hayan tenido la previsión de consignar esta exclusión en la póliza del seguro.

Los cuatro primeros números pueden fácilmente abarcar de una sola ojeada, recordando lo que en artículos anteriores hemos dicho con respecto de la consideración que merece á los aseguradores tanto el buque, por sus condiciones, como el capitán que sólo manda por su crédito y pericia, como la duración del viaje, y todos los demás accidentes y circunstancias que hacen menor el riesgo y hasta pueden evitarlo; recordando lo que anteriormente decíamos, puede venirse lógicamente en consecuencia de las razones que abonan la irresponsabilidad de los aseguradores cuando sin necesidad se cambia la derrota, ó el buque, ó se separa éste del convoy, ó prolonga el viaje, dirigiéndose á puertos más remotos, ó, en fin, se dictan disposiciones contrarias á las que se tomaron en la póliza de fletamento, y eran una garantía para los mismos aseguradores.

Todos estos actos realizados á espaldas, digámoslo así, de los que han de responder de sus consecuencias, redimen al asegurador de la obligación de pago y de las responsabilidades contraídas en la póliza.

En cuanto á la baratería del patrón, que consiste, según todos los autores, en sus faltas intencionales ó fraudulentas, con objeto de ocasionar daño al buque ó á las mercancías, se ha excluido de la póliza, por considerarse que no es un riesgo de mar, por más que, por razones de verdadera solidez, puede ser objeto del seguro. La baratería del patrón es un verdadero peligro que corren el naviero y el cargador desde el momento en que, como dice Emérigon, *las gentes de mar pueden olvidar sus deberes*, y con este olvido ocasionar pérdidas irreparables y cuantiosas. Si no es un riesgo de mar, porque el elemento no lo produce, es un riesgo que en el mar se corre, y que puede sin inmorality comprenderse para mayor seguridad del comercio.

Inspirado en estos principios, nuestro Código ha permitido siempre el seguro sobre la baratería, estimándola en cierto modo como un riesgo de mar que puede ser objeto de pacto especial entre las partes, sin que se considere tácito nunca, ni se pruebe de otro modo que por consignación del mismo en la póliza del seguro.

El vicio propio de las cosas no es ni puede considerarse

nuca como un riesgo que pueda consignarse en una póliza de seguros.

Cuando las cosas, por efecto de su propia naturaleza ó del medio de conducción se deterioran, merman ó derraman, ó se destruyen, en fin, el asegurador no puede ser responsable. Obedeciendo á una ley fatal, las mercaderías, los géneros y los productos se alteran y se pierden en un espacio de tiempo breve, y esta ley natural pesa sobre las mismas cosas y sobre sus dueños, no sobre los que no pueden responder de aquello que necesariamente acontece sin los peligros del mar ni las molestias y quebrantos de la navegación.

Se trata de frutas que se pudren, de líquidos que fermentan y se salen de sus vasijas, de géneros que se enrancian ó se agrian y adulteran, y esto no es riesgo del mar ni riesgo que por el mar se corre, sino accidente desgraciado que sobreviene á las cosas por su propia naturaleza en el transcurso del tiempo.

Tratándose de la nave, debemos advertir que su vicio ó defecto propio es un riesgo que se corre y puede ser objeto del contrato; por ejemplo, un buque viejo ó de malas condiciones para el mar. Estos son verdaderos riesgos, de que debe tomar nota el asegurador antes de suscribir la póliza, porque no le sirven de excusa para redimirse de sus obligaciones.

Las faltas de documentos y la contravención á las disposiciones administrativas, no son riesgos que corren de cuenta del asegurador si no se aseguró la baratería del patrón, porque constituyen infracciones castigadas por las leyes y reglamentos administrativos y de marina.

Es requisito esencial, cuando concurren los casos que hacen irresponsable al asegurador, para que éste haga suyo el premio, que haya comenzado á correrse el riesgo, pues sin riesgo no hay posibilidad de perfeccionamiento en el contrato de seguros.

«Art. 832.—En los seguros de carga contratados por viaje redondo, si el asegurado no encontrare cargamento para el retorno ó solamente encontrare menos de las dos terceras partes, se rebajará el premio de vuelta proporcionalmente al cargamento que trajere, abonándose, además, al asegurador, 1/2 por 100 de la parte que dejare de conducir.

No procederá, sin embargo, rebaja alguna en el caso de que el cargamento se hubiere perdido en la ida, salvo pacto especial que modifique la disposición de este artículo.»

Dicen los comentadores:

«El art. 866 del Código de 1829 daba en este caso las dos terceras partes del premio. La equidad aconsejaba el 1/2 por 100 como indemnización del contrato rescindido, y así se venía reclamando por los comentaristas de la legislación anterior. El nuevo Código prevé el caso de que en el viaje de ida se haya perdido el cargamento, y como entonces el asegurador ha satisfecho el precio del seguro, justo es que se indemnice de una rescisión cuyo contrato le ha costado sacrificios, á no ser que se hubiere pactado obrar de otra manera, en cuyo caso prevalecerá la voluntad manifiesta de los contratantes.»

«Art. 833.—Si el cargamento fuere asegurado por varios aseguradores en distintas cantidades, pero sin designar señaladamente los objetos del seguro, se pagará la indemnización, en caso de pérdida ó avería, por todos los aseguradores, á prorrata, de la cantidad asegurada por cada uno.»

Dicen los comentadores:

«Deben los aseguradores hacer determinación de las cosas aseguradas, no sólo porque en esta forma se substancia con mayor facilidad cualquier incidente que pueda surgir sobre el seguro, sino también porque se concreta el límite de la voluntad del asegurador en el contrato.

Realizado un aseguramiento entre varios, y comprendiendo todo el cargamento de un buque, sin especificar los objetos asegurados por cada uno de los aseguradores, el único medio racional de estimar la pérdida,

es el consignado ya en la misma forma en el art. 867 del Código anterior, y aceptado por el vigente, hacer pagar la indemnización á prorrata de las cantidades aseguradas por cada uno, sin hacer distinción de objetos cuya determinación no mereció consignarse por los contratantes.

Por las mismas razones, y en virtud de lo ya dicho en toda esta parte de la legislación comercial, cuando los objetos del seguro se hayan determinado en la póliza, entonces cada asegurador responderá de los menoscabos ó destrucción de las cosas por él aseguradas, independientemente del resto del cargamento en cuyo seguro no interviniera.»

«Art. 834.—Si fueren designados diferentes buques para cargar las cosas aseguradas, pero sin expresar la cantidad que ha de embarcarse en cada buque, podrá el asegurado distribuir el cargamento como mejor le convenga, ó conducirlo á bordo de uno solo, sin que por ello se anule la responsabilidad del asegurador. Mas si hubiere hecho expresa mención de la cantidad asegurada sobre cada buque y el cargamento se pusiere á bordo en cantidades diferentes de aquellas que se hubieren señalado para cada uno, el asegurador no tendrá más responsabilidad que la que hubiere contratado en cada buque. Sin embargo, cobrará 1/2 por 100 del exceso que hubiere cargado en ellos sobre la cantidad contratada.

Si quedare algún buque sin cargamento, se entenderá anulado el seguro en cuanto á él, mediante el abono antes expresado de 1/2 por 100 sobre el excedente embarcado en los demás.»

Dicen los comentadores:

«En este artículo se condensan los 868 y 869 del Código anterior. Abarca tres extremos:

1.º Cuando por no haberse designado cantidad de cargamento á cada uno de los buques, el asegurado, en uso de su derecho, asigna á cada nave la cantidad que estima más oportuna. Es evidente, en este caso, que el asegurado tiene completa libertad de acción, no limitada por ningún pacto especial, y que en virtud de ella el asegurador corre con los riesgos del mar que hagan desmerecer al cargamento, sin que pueda oponer como excepción la forma en que se distribuyeron las cantidades de carga entre los buques, ó en uso sólo de los designados al efecto.

2.º En armonía con lo anterior, cuando determinada la cantidad correspondiente á cada buque, el asegurado distribuyese ésta en otra forma distinta, el asegurador no queda obligado á más de lo que aseguró y en la forma en que lo hizo, quedándole el derecho á un 1/2 por 100 de lo que excediera en la carga convenida para cada nave. Dado el principio de libertad, y la regla de la Novísima Recopilación, cuya amplitud se refleja en estos actos, la obligación se concreta á la forma y al modo en que se contrajo y se manifestó por los contratantes libremente convenidos.

3.º Cuando un buque de los convenidos para transportar la carga no la reciba, éste no se considerará en el seguro. La razón es sencilla; no bastan la prima y el riesgo, sino que se hace preciso cosa que paguen la una y corra el otro, y sin la existencia de éste es inverosímil el contrato. En este caso se entiende anulado el seguro en cuanto al buque, y no se impone gravamen, porque lo que falta en él paga un 1/2 por 100 en los demás á causa del exceso de cargamento.»

«Art. 835.—Si por inhabilitación del buque, antes de salir del puerto, la carga se transbordase á otro, tendrán los aseguradores opción entre continuar ó no el contrato, abonando las averías que hubieren ocurrido; pero si la inhabilitación sobreviniere después de empezado el viaje, correrán los aseguradores el riesgo, aun cuando el buque fuere de diferente porte y pabellón que el designado en la póliza.»

Dicen los comentadores:

«Inhabilitado el buque dentro del puerto en que se cargaron las mercaderías y transbordadas éstas á otro,

los aseguradores tienen derecho de continuar ó no su contrato. El asegurador, repetimos, cuando realiza el contrato de seguros, atiende, no sólo á la naturaleza de las cosas que asegura, sino también al medio de conducción; y como quiera que tanto el buque como el capitán pueden haber influido en su determinación favorable, así como en la cuantía de la prima impuesta, cuando el buque y el capitán son diferentes por un defecto de aquel en que habían de transportarse los efectos ocurrido antes de salir del puerto, como varían las consideraciones que pudieron servir de base al acto, justo es que pueda modificarse el acto mismo, abonando las averías que hubieren ocurrido, procedentes siempre de un riesgo considerado como marítimo y comprendido en el seguro.

Pero si es factible lo anterior por hallarse el buque en el mismo puerto en que recibió la carga, no ocurre otro tanto cuando el transbordo se efectúe una vez emprendido el viaje. Aun cuando el riesgo se considera desde el momento en que las mercaderías se hallan en la nave, el verdadero riesgo, el que lleva en sí consecuencias irreparables y siniestros á veces terribles, es el que comienza cuando el buque se ha dado á la mar emprendiendo el viaje cuya realización constituye su empresa. En este momento es cuando resulta verdaderamente grande y manifiesto el riesgo, siempre pequeño y reducido en los límites estrechos de un puerto, por inmenso que sea y poco seguro que parezca.

Emprendida la navegación, puesta en movimiento la máquina, desplegadas las velas, es cuando los riesgos consignados en la póliza revisten su mayor importancia, sin que quiera decir esto que en la nave anclada y al abrigo de puerto no se corran los mismos riesgos, sino que no revisten el mismo carácter. El riesgo es, como ya hemos dicho, un elemento constitutivo del seguro, y representa el hecho fatal que puede presentarse y destruir ó estropear el buque y el cargamento, y este riesgo se presenta á la salida del puerto en toda su magnitud, sin tierra en que abrigarse y con mares y horizontes dilatados por todos los extremos de la nave.

En tales circunstancias y momentos, si ocurre una inhabilitación del buque, no hay ocasión de consultar ni de oír pareceres, sino que debe asegurarse el cargamento realizando su transbordo, cuyo acto resulta siempre beneficioso para el asegurador y para el asegurado, sin pensar en el porte ni en el pabellón del nuevo buque, porque nadie preguntaría, hallándose pereciendo, el nombre de su salvador, como no fuera para mostrarse reconocido por sus actos.

El transbordo en tales circunstancias se hace preciso, puede ser hasta un medio de salvación del buque, y en su consecuencia, el acto es legítimo, el seguro subsiste, y el asegurador debe las averías que resultaron en definitiva en su beneficio.»

«Art. 836.—Si no se hubiere fijado en la póliza el tiempo durante el cual hayan de correr los riesgos por cuenta del asegurador, se observará lo prescrito en el art. 808 sobre los préstamos á la gruesa.

Art. 837.—En los seguros á término fijo, la responsabilidad del asegurador cesará en la hora en que cumpla el plazo estipulado.»

Dicen los comentadores:

«Como regla general se determina siempre con toda precisión el tiempo durante el cual corren los riesgos por cuenta del asegurador, porque no basta lo que hemos manifestado como requisitos esenciales del contrato, sino que también se hace preciso que los riesgos se corran en la forma, lugares y tiempo convenido. El punto de partida y el de llegada son los límites del riesgo para los buques y para las mercaderías, cuando los contratantes no hubieren fijado tiempo en la póliza, pues cuando se ha fijado, entonces la voluntad es la ley del contrato, y por ella se conoce la extensión que se quiso dar al mismo y el compromiso que quiso contraerse.»

«Art. 838.—Si por conveniencia del asegurado las mercaderías se descargaren en un puerto más próximo

que el designado para rendir el viaje, el asegurador hará suyo, sin rebaja alguna, el premio contratado.»

Dicen los comentadores:

«Debe entenderse la descarga en puerto más próximo en el sentido de que éste sea de los de la escala del viaje, porque el cambio de ruta, siendo voluntario, exime al asegurador de la responsabilidad contraída, haciendo suyo, sin embargo, el precio estipulado.

Como quiera que el seguro se extendió para mayor distancia, y que el acortar éste es por *conveniencia del asegurado*, á él le corresponde estimar esta misma conveniencia, pesando en ella la totalidad de la prima estipulada. La formalidad de los contratos se quebrantaría para el asegurador disponiendo otra cosa, así como tampoco sería justo impedir al asegurado realizar su beneficio en una ocasión oportuna que se le presentase.

Puede ocurrir, por ejemplo, que A contrate con B un seguro sobre mercaderías que, embarcándose en Barcelona, han de ser vendidas en Cádiz, y que al hacer escala el vapor en Málaga, vea el asegurado que la venta de las mismas en este puerto le produce igual ó mayor ganancia de la que se había propuesto realizar en Cádiz, en cuyo caso A resuelve su desembarco y la venta de los géneros. En este caso se quebranta el contrato por parte de A, que si bien tiene derecho de realizar el mayor lucro que pueda, no tiene el de modificar su voluntad, defraudando las legítimas esperanzas del que la funda en una póliza de seguros.»

«Art. 839.—Se entenderán comprendidas en el seguro, si expresamente no se hubieren excluido en la póliza, las escalas que por necesidad se hicieren para la conservación del buque ó de su cargamento.»

Dicen los comentadores:

«Afecta el contenido de este artículo á la formalidad de consignar las escalas en la póliza, por más que en realidad la mayor parte de las veces se omite este requisito.

El texto del artículo nos parece deficiente y poco en armonía con los principios en que se informa el legislador en el nuevo Código. Consigna el texto que no habiéndose *excluido expresamente* en la póliza, se entenderán comprendidas en el seguro las escalas que *por necesidad* se hicieren para la conservación del buque ó de su cargamento. Se comprende á primera vista que él ó el artículo es deficiente ó contradictorio. ¿Puede una arribada forzosa, aun en el caso de hallarse *excluido expresamente* el puerto, dar ocasión á discutir la legitimidad ó ilegitimidad del acto? ¿Es que la fuerza de los elementos no puede hacer que se tuerza la voluntad del hombre, imponiéndose á ella y dominándola? ¿Qué vale la *exclusión expresa* al lado de un temporal deshecho?

O el Código no ha dicho lo que quería decir en este artículo, ó ha dicho más de lo que podía decir.

La ruta ó derrota, que no puede modificarse sin consentimiento del asegurador, se altera, y no modifica el contrato, porque la fuerza del mar obliga á ello; la nave que no puede variarse se cambia, y las mercaderías pasan á otra por naufragio ó averías que hagan necesario el acto, y una arribada á un puerto, si éste está *excluido expresamente*, no puede realizarse ni aun para la conservación del buque ó de su cargamento.

No es ni puede ser ésta la interpretación del artículo. Debe evitarse toda idea que conduzca por este camino, desvirtuando los principios fundamentales del Derecho. El legislador declara comprendidas en el seguro las escalas que, no estándolo, se hagan necesarias, si no se hallan excluidas; pero ante la fuerza del mar, ó de cualquiera de los riesgos que sobrevengan en él, el artículo nada significa en el sentido de anular el contrato por la arribada á un puerto de los *expresamente excluidos*.

De todas suertes, el artículo es pobre en su construcción, porque demostrada la *necesidad* de la arribada ó de la escala, *para la conservación del buque ó de su cargamento*, nada importa la exclusión del puerto adonde se llegó, pues equivaldría á decir al asegurado que su derrotero era inalterable siempre, y en todo caso, de-

biendo perecer en él antes que tocar la salvación si ésta se encontraba en un puerto excluido expresamente en la póliza de seguros.

En todo caso, en bien de la nave y de cuantas personas tienen interés en ella, se consideran comprendidas en el seguro las escalas que para satisfacer necesidades del buque ó del cargamento se realicen en puertos que no se hallen excluidos expresamente.

Un buque, por ejemplo, va de Barcelona á Cádiz con prohibición terminante de hacer escala en Málaga. Se detiene en Cartagena, punto no consignado ni prohibido, para acomodar un cargamento de trigo que por resultados de un mal tiempo se ha desacondicionado y puede poner en peligro la nave; practicado el arreglo, prosigue la derrota, y á la altura de Málaga un temporal deteriora el timón, da lugar á que se corte un palo, y el cargamento vuelve á constituir un peligro para el equilibrio de la embarcación, de resultados de lo cual el capitán, oídos sus oficiales, hace escala en Málaga. Por el primer acto, la escala se considera comprendida en el seguro, y era necesaria para la conservación del buque y del cargamento; por el segundo, la fuerza del mar hace lícita la contravención de lo prohibido; y en ambos casos, la conservación y la salvación legalizan el acto.»

«Art. 840.—El asegurado comunicará al asegurador por el primer correo siguiente al en que él las recibiere, y por telégrafo, si lo hubiere, las noticias referentes al curso de la navegación del buque asegurado, y los daños ó pérdidas que sufrieren las cosas aseguradas, y responderá de los daños y perjuicios que por su omisión se ocasionaren.»

Dicen los comentadores:

«Viene este artículo á complementar lo dispuesto en el 877 del Código de 1829, de acuerdo también con las opiniones de los comentaristas de aquella legislación comercial. Aquel Código no determinaba el momento en que se habían de comunicar las noticias, así como omitía también la responsabilidad en que incurría el que dejase de cumplir el precepto de la ley. La nueva legislación suple aquellos vacíos con notable acierto, porque no sólo precisa el correo por el que se han de comunicar las noticias al asegurador, sino que, teniendo en cuenta los medios modernos de comunicación, señala el telégrafo para poner en conocimiento del interesado aquellas noticias de que tal vez dependa la salvación de lo asegurado.

La omisión, por parte del asegurado, le hace responsable de los daños y perjuicios que se originen al asegurador por ignorancia de las noticias.»

«Art. 841.—Si se perdieren mercaderías aseguradas por cuenta del capitán que mandare el buque en que estaban embarcadas, habrá aquél de justificar á los aseguradores la compra por medio de las facturas de los vendedores; y el embarque y conducción en el buque por certificación del cónsul mexicano ó autoridad competente, donde no lo hubiere, del puerto donde las cargó, y por los demás documentos de habilitación y expedición de la aduana.

La misma obligación tendrán todos los asegurados que naveguen con sus propias mercaderías, salvo pacto en contrario.»

Dicen los comentadores:

«El objeto de este artículo es libertar á los aseguradores de una mala fe por parte del capitán ó del cargador. Siendo uno ú otro dueños de las mercaderías aseguradas, y viajando con ellas, pueden, en el caso de un siniestro, suponer que se embarcaron más, ó que se embarcaron las que dejaron de ser embarcadas, haciendo que el asegurador satisfaga el seguro por cosas que no han corrido riesgo ninguno ni han existido siquiera en poder del asegurado, ni, por consiguiente, en el buque perdido.

Mediante la justificación por medio de las facturas y el embarque y conducción de las mercaderías, nacerá la obligación de pago por parte de los aseguradores, admitiéndose, sin embargo, pacto en contrario de dicha

justificación que tienen que practicar todos los asegurados que viajen con sus propias mercaderías.

Este pacto se refiere únicamente á que mediante él no tengan los asegurados necesidad de las justificaciones á que se refiere el artículo, porque si los aseguradores probasen, á pesar de dicho pacto, que las cosas no habían sido embarcadas, ó lo habían sido en menor cantidad de la declarada, no quedarían obligados en la forma de la póliza, sujetándose entonces el contrato á lo prescrito cuando hay engaño en la cantidad, ó faltan las cosas que han de correr el riesgo.»

«Art. 842.—Si se hubiere estipulado en la póliza aumento de premio en caso de sobrevenir guerra y no se hubiere fijado el tanto del aumento, se regulará éste, á falta de conformidad entre los mismos interesados, por peritos nombrados en la forma que establece la ley civil, teniendo en consideración las circunstancias del seguro y los riesgos corridos.»

Dicen los comentadores:

«La guerra es uno de los riesgos del mar de que nos hemos ocupado ya oportunamente. Si acerca de él se hubiere cometido una omisión, y sobreviniere estando en viaje las cosas aseguradas, el riesgo reviste un carácter ordinario, sin que su presencia modifique ni altere las condiciones del contrato. Pero cuando en previsión de que puede ocurrir una guerra, se ha estipulado en términos generales, sin determinar cantidad, un aumento de premio, debe entre las partes contratantes señalarse el tipo del mismo en vista y consideración de las circunstancias y riesgos corridos, evitando así, procediendo con equidad, la intervención pericial que ha de ajustar sus decisiones atendiendo á los mismos motivos por que debieron decidirse asegurador y asegurado.»

«Art. 843.—La restitución gratuita del buque ó su cargamento al capitán por los apresadores, cederá en beneficio de los propietarios respectivos, sin obligación, de parte de los aseguradores, de pagar las cantidades que aseguraron.»

Dicen los comentadores:

«Resultaría, en caso contrario, la reunión de dos títulos gratuitos sobre una misma cosa y acerca de la misma persona. Igual disposición adoptaba el art. 880 del Código anterior, considerando también que el objeto del contrato era el de evitar pérdidas, no el de realizar ganancias.

Existe también, como razón sólida, que se aseguran la pérdida y el menoscabo, y una vez devuelta la cosa apresada, desaparece la razón de entregar el precio por lo que gratuitamente ha vuelto á poder de los aseguradores.

Si ocurriera que la restitución costare un desembolso á los dueños, entonces, como no era gratuito el título por el que se habían reintegrado, correspondería á los aseguradores la satisfacción del desembolso, que siempre resultaría en su beneficio por la menor pérdida que les reportaba el reintegro de lo apresado.

La demostración es sencilla y clara.

Un buque se hace á la mar estando en guerra la nación de que procede y cuya bandera lo ampara con otra nación cualquiera. Durante la travesía, que ha de hacer para realizar su viaje, un buque enemigo lo apresara y lo conduce á uno de sus puertos, en el cual, el capitán del apresado, mediante un pago de 100,000 pesetas, logra redimir buque y cargamento, merced á lo cual llega á su destino y realiza su misión. En este caso, ¿no han obtenido los aseguradores una ventaja, consistente en la diferencia que existe entre las 100,000 pesetas y el valor total de la nave, que puede alcanzar uno ó dos millones? Pues por 100,000 pesetas logran el beneficio de esta inmensa diferencia que habrían tenido que satisfacer á los asegurados, caso de no redimir la nave.»

«Art. 844.—Toda reclamación procedente del contrato de seguro, habrá de ir acompañada de los documentos que justifiquen:

1. El viaje del buque con la protesta del capitán ó copia certificada del libro de navegación.

2. El embarque de los objetos asegurados, con el conocimiento y documentos de expedición de aduanas.

3. El contrato del seguro, con la póliza.

4. La pérdida de las cosas aseguradas, con los mismos documentos del núm. 1 y declaración de la tripulación, si fuere preciso.

Además, se fijará el descuento de los objetos asegurados, previo el reconocimiento de peritos.

Los asegurados podrán contradecir la reclamación y se les admitirá sobre ello prueba en juicio.»

Dicen los comentadores:

«Con mayor amplitud plantea este caso el Código vigente que el de 1829 en sus arts. 882 y 883.

El objeto del legislador no es otro que evidenciar y hacer indiscutible el derecho, presentando en sus menores detalles, no sólo la prueba del contrato, sino la reunión de la suma de condiciones que le dan fuerza.

No puede bastar la póliza del contrato, que no representa otra cosa que lo convenido entre las partes, para decidir cuestiones que afectan intereses considerables. Como el requisito del riesgo es esencial, y éste se corre durante el viaje, debe justificarse previamente que el buque ha realizado la expedición ó ha perecido hallándose realizándola, y en ambos casos la protesta y el libro de navegación sirven para justificar este extremo, tanto en caso de naufragio, como en caso de arribada con mayores ó menores pérdidas.

El conocimiento y los documentos expedidos en la aduana prueban la existencia de las cosas embarcadas que eran objeto del seguro, y sin las cuales, así como sin el riesgo, no podría realizarse el contrato. Y no basta la comprobación de que las cosas existían y eran de pertenencia de quien las reclama, sino que la ley, ateniéndose á la manifestación del contrato, pide la comprobación del embarque de los objetos, que con el requisito anterior suma ya condiciones bastantes para que el acto se ajuste á los principios de Derecho positivo mercantil.

Justificados el riesgo y la cosa, debe, el que reclama, hacer presente la realidad del contrato por medio de la póliza, después de lo cual, y siguiendo un método lógico, sólo hay que documentar la pérdida de las cosas aseguradas por medio de los elementos de prueba ya determinados y del testimonio de la tripulación, si se hiciera necesario.

El que reclama, debe también fijar el descuento de los objetos asegurados, porque en esta forma resulta correcta su reclamación y concreta y determinada á lo que se estima equitativo y justo, tanto en el caso de pérdida parcial de lo asegurado, como en el de pérdida total, y en éste se fijará la cantidad que se convino satisfacer por pérdida de los objetos. Este descuento no será estimable sin previo reconocimiento pericial, pues sólo las personas inteligentes acerca de los objetos del seguro pueden decir, con menos probabilidades de error, en lo que estiman lo perdido, el resto de ello, ó lo recuperado con sus menoscabos.

Los aseguradores pueden, en todo caso, oponerse á la reclamación, en uso de su derecho y ejercitando las acciones que les correspondan, á cuyo fin podrán practicar todos los medios de prueba de la ley.»

«Art. 845.—Presentados los documentos justificativos, el asegurador deberá, hallándolos conformes y justificada la pérdida, pagar la indemnización al asegurado dentro del plazo estipulado en la póliza, y en su defecto, á los diez días de la reclamación.

Mas si el asegurador la rechazare y contradijere judicialmente, podrá depositar la cantidad que resultare de los justificantes, ó entregarla al asegurado mediante fianza suficiente, decidiendo lo uno ó lo otro el juez competente, según los casos.»

Dicen los comentadores:

«Hemos significado que el deber del asegurador, una vez perdidos los objetos del seguro, es satisfacer éste, y el artículo que precede á estos renglones consigna este deber, encerrándolo en el círculo del plazo estipulado, ó de los diez días siguientes al de la reclamación.

Realizada la presentación de los documentos que justifiquen la reclamación del asegurado, el asegurador no debe ni puede demorar el cumplimiento de sus obligaciones, si encuentra que se ajusta lo pedido á lo pactado y se pide en la forma que determinan las leyes.

La actividad en la realización del pago cede en crédito del asegurador, y debe contar siempre con el estímulo de la ley en bien del comercio mismo, para cuya prosperidad y crecimiento se contrató el seguro.

El párrafo segundo de este artículo es obscuro, según nuestro entender, por más que se aclara por el concepto disyuntivo de sus últimos renglones. Si el asegurador rechaza y contradice judicialmente la reclamación presentada en debida forma, podrá depositar, dice el Código, lo que resulte de los justificantes presentados, ó entregarlo al asegurado mediante fianza. Poder no es deber, y mediante esta locución puede el asegurado no querer hacer ni el depósito ni la entrega, en cuyo caso llegaría á defraudar sus compromisos rompiendo su contrato que, sin embargo, utilizó en lo que le resultaba beneficioso.

Verdad es que esta interpretación no cabe se aplique cuando el Código agrega: *decidiendo lo uno ó lo otro el Juez ó Tribunal, según los casos*. Pero resulta siempre un defecto grave en la redacción del artículo, que expresaría mejor donde dice *podrá escribiendo deberá*, que es lo que resulta de los renglones últimos que subrayamos, porque desde el momento en que el Juez ó Tribunal han de decir *lo uno ó lo otro* (el depósito ó la entrega), ya no es que puede el asegurador, en cuanto alcanza la palabra *podrá*, cumplir ó no lo que la ley señala, sino que forzosamente ha de someterse á uno de los dos extremos del dilema mediante un mandamiento judicial.

Parecerá sofisticado el argumento, y tal vez se crea exagerada la apreciación; pero seguramente, de expresiones vagas como la que hemos apuntado surgen la mayoría de los litigios, con buena fe por todos los contratantes que se creen asistidos de derecho é interpretan la ley como más les favorece en todos sus casos. Es claro que, dados los últimos renglones del párrafo, la cuestión que podrían engendrar los primeros no sería cuestión que detuviese ni un instante la iniciativa de los Tribunales.»

«Art. 846.—Si el buque asegurado sufre daño por accidente de mar, el asegurador pagará únicamente las dos terceras partes de los gastos de reparación, hágase ó no. En el primer caso, el importe de los gastos se justificará por los medios reconocidos en el derecho; en el segundo, se apreciará por peritos.

Sólo el naviero ó el capitán, autorizados para ello, podrán optar por la no reparación del buque.

Art. 847.—Si por consecuencia de la reparación el valor del buque aumentare en más de una tercera parte del que se le hubiere dado en el seguro, el asegurador pagará los dos tercios del importe de la reparación, descontando el mayor valor que ésta hubiese dado al buque. Mas si el asegurado probare que el mayor valor del buque no procedía de la reparación, sino de ser el buque nuevo y haber ocurrido la avería en el primer viaje, ó que lo eran las máquinas ó aparejo y pertrechos destrozados, no se hará la deducción del aumento de valor, y el asegurador pagará los dos tercios de la reparación conforme á la regla 6.ª del art. 929.»

Dicen los comentadores:

«El objeto del contrato de seguros es inspirar mayor confianza á los comerciantes, alentándolos en todas sus empresas con la esperanza de que no se arruinarán por un riesgo marítimo, pero no es el de realizar el beneficio ó lucro del asegurado, proporcionándole ganancias injustificadas. Así como en la pérdida total, ó en el abandono, cuando procede, el asegurador debe reembolsar al asegurado, en las reparaciones que se hagan necesarias en la nave por accidentes del mar, se limita esta obligación á las dos terceras partes de los gastos que ocasionen, ó que correspondan al daño que debe ser objeto de reparación.