

go la aceptación del compromiso tácito del nuevo capitán y no hay lugar á reclamación alguna.

Art. 715. Los conocimientos producirán acción sumarísima ó de apremio, según los casos, para la entrega del cargamento y el pago de los fletes y gastos que hayan producido.

Esta es la naturaleza jurídica del conocimiento, así para el fletante como para el fletador y el capitán.

Art. 716. Si varias personas presentaren conocimientos al portador, ó á la orden, endosados á su favor, en reclamación de las mismas mercaderías, el capitán preferirá, para su entrega, á la que presente el ejemplar que hubiere expedido primeramente, salvo el caso de que el posterior lo hubiera sido por justificación del extravío de aquél y aparecieren ambos en manos diferentes.

En este caso, como en el de presentarse sólo segundos ó ulteriores ejemplares que se hubieran expedido sin esa justificación, el capitán acudirá al Juez ó Tribunal civil para que verifique el depósito de las mercaderías y se entreguen por su mediación á quien sea procedente. (*Art. 648, ley alemana; 44, belga; 557, Cód. italiano.*)

Las resultas de la duplicidad de conocimientos son las que motivan el precepto; y el capitán procederá con menos responsabilidad acudiendo al Juez ó Tribunal, solicitando el depósito que ordena la Ley de Enjuiciamiento civil, y pidiendo sea el Juzgado competente quien haga la entrega de la mercancía.

Es además lo más propio, dadas las condiciones del capitán y responsabilidades que por su cargo le son anejas.

Art. 717. La entrega del conocimiento producirá la cancelación de todos los recibos provisionales de fecha anterior, dados por el capitán ó sus subalternos en resguardo de las entregas parciales que les hubieren hecho del cargamento.

Art. 718. Entregado el cargamento, se devolverán al capitán los conocimientos que firmó, ó al menos el ejemplar bajo el cual se

haga la entrega, con el recibo de las mercaderías consignadas en el mismo.

La morosidad del consignatario le hará responsable de los perjuicios que la dilación pueda ocasionar al capitán. (*Art. 811, Código 1829; 46, ley belga; 285, Cód. francés; 560, italiano.*)

La entrega del conocimiento produce la cancelación de todos los recibos provisionales de descarga, y por eso el capitán debe exigir todos los que se hubieren expedido.

No es muy fácil, sin embargo, que todos puedan reunirse; pero para obviar este inconveniente, bastará que se le devuelva uno de los ejemplares con el recibo á satisfacción del consignatario. La morosidad de éste puede ocasionar perjuicios al capitán, y nos parece acertado que de ella sea responsable.

SECCIÓN SEGUNDA

DEL CONTRATO Á LA GRUESA, Ó PRÉSTAMO Á RIESGO MARÍTIMO

Tiene diversos nombres este contrato. Llámase por unos, *Contrato á la gruesa*; por otros, *Préstamo á riesgo marítimo*, y con entrambos lo reconoce este Código, como el derogado.

Conócesele también por *riesgo de mar*.

La especialidad de este contrato marítimo mercantil, consiste en que, bajo cualquiera condición, dependa el reembolso de la suma prestada, y el premio por ella convenido, del feliz arribo á puerto de los efectos sobre que esté hecho.

Es decir de que corra riesgo el préstamo y el premio.

Puede constituirse el préstamo conjunta ó separadamente sobre el casco y quilla del buque, las velas y aparejos, el armamento, vituallas y sobre el flete. Pereciendo estos efectos por accidente de mar ó fuerza incontrastable, pierde el prestador la suma prestada, en términos de que sólo tendrá derecho á lo que hubiere podido salvarse.

Fué conocido este contrato de los romanos, y su importancia y utilidad, no ya por esto, sino porque en muchos casos sin él no podrían hacerse á la mar ó cargarse muchos buques.

La naturaleza de este contrato es especial y compleja, y tiene caracteres singulares y propios. En rigor, no es una venta, ni una Sociedad,

ni un préstamo, ni un seguro, y tiene algo de cada uno de éstos. No ha faltado quien pretendiera confundirle con el de seguro—con el que más semejanza tiene,—pero sin éxito; porque en el contrato á la gruesa el prestador entrega una cantidad á todo riesgo, y en el de seguros el asegurador, sin entregar nada, recibe una merced que casi siempre se satisface al contado y anticipadamente.

Son de esencia en este contrato los siguientes requisitos:

- 1º El metálico ó efectos prestados.
- 2º La cosa sobre que se hizo el préstamo.
- 3º El riesgo á que está expuesta la cosa que garantiza el préstamo.
- 4º El premio ó suma convenida que el tomador del préstamo se obliga á pagar al prestador en el caso de que el viaje terminare felizmente.

Art. 719. Se reputará préstamo á la gruesa ó á riesgo marítimo, aquel en que, bajo cualquiera condición, dependa el reembolso de la suma prestada y el premio por ella convenido, del feliz arribo á puerto de los efectos sobre que esté hecho, ó del valor que obtengan en caso de siniestro. (*Art. 680, Cód alemán.*)

El contrato ha sido gráficamente definido por este artículo con mayor perfección que en el 680 del Código alemán y más acabadamente que en los Códigos francés é italiano.

Debe observarse que en todos los Códigos es idéntica la naturaleza del contrato.

En todos los países tiene el contrato á la gruesa tres caracteres esenciales:

1º Que están afectos al cumplimiento de la obligación que de él se origina, objetos especiales del buque, de un modo análogo, sin ser idéntico, al derecho de hipoteca.

2º Que si el buque pereciera por riesgo marítimo, la obligación desaparece con los objetos afectos á la misma.

De todo ello resulta que no hay deudor personal afecto á la obligación.

3º Que si no se corriese el *peligro de mar* no hay lugar al contrato, y que aquél sólo se considerará corrido cuando el buque se hiciera á la mar y llegare al puerto de arribo.

Art. 720. Los contratos á la gruesa podrán celebrarse:

- 1º Por escritura pública.

2º Por medio de póliza firmada por las partes y el corredor que interviniere.

3º Por documento privado.

De cualquiera de estas maneras que se celebre el contrato, se anotará en el certificado de inscripción del buque y se tomará de él razón en el Registro mercantil, sin cuyos requisitos los créditos de este origen no tendrán respecto á los demás la preferencia que, según su naturaleza, les corresponda, aunque la obligación será eficaz entre los contratantes.

Los contratos celebrados durante el viaje, se regirán por lo dispuesto en los artículos 583 y 611, y surtirán efecto respecto de terceros desde su otorgamiento, si fueren inscritos en el Registro mercantil del puerto de la matrícula del buque antes de transcurrir los ocho días siguientes á su arribo. Si transcurrieran los ocho días sin haberse hecho la inscripción en el Registro mercantil, los contratos celebrados durante el viaje de un buque no surtirán efecto respecto de terceros, sino desde el día y fecha de la inscripción.

Para que las pólizas de los contratos celebrados con arreglo al núm. 2º tengan fuerza ejecutiva, deberán guardar conformidad con el registro del corredor que intervino en ellos. En los celebrados con arreglo al número 3º, precederá el reconocimiento de la firma.

Los contratos que no consten por escrito, no producirán acción en juicio. (*Arts. 812 y 813, Cód. 1829; 683 y 684, alemán; 312, francés; 591, italiano.*)

Es de esencia en este contrato que se formalice por escrito, ya en escritura pública, ya en póliza intervenida por corredor, ya en documento privado.

Respetando el Código, como no podía menos, la fuerza que tienen las escrituras públicas en el derecho patrio, no se ocupa de su validez, porque se sobreentiende; pero dispone que la póliza tendrá fuerza ejecutiva, si guardare conformidad con el registro del corredor que intervino en ella y el contrato hecho por documento privado, una vez que fueren reconocidas en juicio las firmas.

Es también de esencia del contrato que se anote en el certificado de inscripción del buque, que, como sabemos, debe llevar el capitán, y sirve

no sólo para anotar la carga contraída, sino para eximirle de responsabilidad personal y dar verdadero carácter á la obligación, que, sin embargo, no surtirá efecto contra tercero si el contrato no fuere inscrito en el Registro mercantil del puerto de la matrícula del buque antes de transcurrir los ocho días siguientes á su arribo.

Verificado el contrato durante el viaje, se regirá por lo dispuesto en los artículos 584 y 609, así en lo que respecta á la preferencia del crédito, como en lo referente á la capacidad que para el contrato tuviere el capitán por lo que los Notarios deben consignar en el contrato los particulares que procedan.

El texto es idéntico al del art. 842 del Código de 1829, si bien más preciso y mejor redactado.

El Código francés (art. 342) permite, como el español, que sea hecho el contrato ante Notario ó por documento privado.

El Código italiano (art. 594) exige que el contrato sea precisamente por escritura pública, so pena de no producir intereses.

El Código alemán también ordena que se celebre por escrito; si así no se hiciera, sólo resultará un contrato puro y simple sin derecho á interés alguno (art. 683), y la única forma que exige es la póliza; si bien el capitán puede redactar un acta en que conste la obligación (artículos 683 y 684).

Art. 721. En el contrato á la gruesa se deberán expresar:

- 1° La clase, nombre y matrícula del buque.
- 2° El nombre, apellido y domicilio del capitán.
- 3° Los nombres, apellidos y domicilios del que da y del que toma el préstamo.
- 4° El capital del préstamo y el premio convenido.
- 5° El plazo del reembolso.
- 6° Los objetos pignorados á su reintegro.
- 7° El viaje por el cual se corra el riesgo. (*Art. 814, Cód. 1829; 684, alemán; 311, francés; 590, italiano.*)

Por el Código de 1829 debía inscribirse este contrato en las antiguas Contadurías de hipotecas; hoy sólo se inscribe en el Registro mercantil.

Según los Códigos francés é italiano, también debe inscribirse. El alemán nada dispone sobre el particular.

La forma extrínseca del documento en los antedichos países, coincide y tiene por objeto el mismo fin que en este Código.

Art. 722. Los contratos podrán extenderse á la orden, en cuyo caso serán transferibles por endoso, y adquirirá el cesionario todos los derechos y correrá todos los riesgos que correspondieran al endosante. (*Art. 815, Cód. 1829; 685 y 687, párr. 3°, alemán; 162, ley belga; 313, Cód. francés; 592, italiano.*)

El mismo texto en su espíritu que el art. 845 del de 1829.

Los Códigos francés é italiano admiten que el contrato se extienda á la orden: el alemán también; pero le da la interpretación de que, redactado en esta forma, se supone que es á la orden del prestamista.

El contrato á la gruesa ó á la orden, es transferible por endoso, y el cesionario correrá todos los riesgos que correspondieran al endosante.

Art. 723. Podrán hacerse préstamos en efectos y mercaderías, fijándose su valor para determinar el capital del préstamo. (*Artículo 816, Cód. 1829.*)

Art. 724. Los préstamos podrán constituirse conjunta ó separadamente:

- 1° Sobre el casco del buque.
- 2° Sobre el aparejo.
- 3° Sobre los pertrechos, víveres y combustible.
- 4° Sobre la máquina, siendo el buque de vapor.
- 5° Sobre mercaderías cargadas.

Si se constituyesen sobre el casco del buque, se entenderán además afectos á la responsabilidad del préstamo el aparejo, pertrechos y demás efectos, víveres, combustible, máquinas de vapor y los fletes ganados en el viaje del préstamo.

Si se hiciera sobre la carga, quedará afecto al reintegro todo cuanto la constituya; y si sobre un objeto particular del buque ó de la carga, sólo afectará la responsabilidad al que concreta y determinadamente se especifique. (*Arts. 817 y 818, Cód. 1829; 684, alemán; 157, ley belga; 315 y 320, Cód. francés; 593, italiano.*)

Pueden ser objeto del préstamo á la gruesa, á más del metálico, toda clase de efectos, con tal que sean cosas de comercio y que el tomador pueda venderlas ó disponer de ellas como lo tuviere por conveniente.

El fin que se propone el legislador es evidente.

Puede necesitar el capitán mercancías para el cargo y negociaciones del buque y no hallarlas sino con el interés crecido que supone este contrato por falta de metálico, y le concede facultades este artículo para verificar el préstamo y adquirir las mercancías, con lo que consigue flete para la nave y la probable obtención de utilidades por el naviero.

El lucro, objeto constante de las aspiraciones mercantiles, halla posibilidad con este contrato, por cuyo motivo es utilísimo al comercio mercantil, y de esto nace que su uso sea general en todos los países.

La forma de verificar el préstamo á la gruesa en metálico, nada tiene que prevenir, pero si cuando se tratare de mercancías; ejemplo:

Un naviero recibe de un comerciante determinada cantidad de mercancías previamente tasadas, con derecho de disponer de ellas á su arbitrio, mediante la condición de entregar á su feliz arribo al puerto á que se dirigiere el valor de las mismas, más el precio del préstamo que se estipulare.

Resultan de este contrato:

1º Venta de mercancías y movilidad, por tanto, de los efectos á vender en la plaza.

2º Flete para el buque.

3º Compra á crédito por el naviero de mercancías y facultad de realizarlas en el puerto á donde se dirige la nave, obteniendo el lucro consiguiente.

Resumen: beneficio para el comerciante prestador por dos conceptos y por los mismos al naviero, y bien general público.

Es cierto que el naviero no responde del préstamo, si por accidente desgraciado el buque pereciere, y los efectos del mismo obligados al préstamo no se salvaren; pero esta es una de las especialidades del contrato, ó mejor su verdadera especialidad.

Art. 725. No se podrá prestar á la gruesa sobre los salarios de la tripulación ni sobre las ganancias que se esperen. (*Art. 821, Código 1829; 158, ley belga; 319, Cód. francés; 593, párr. 7º, italiano.*)

El salario de la tripulación no es capital del naviero y no puede obligarlo en ningún caso el capitán.

Art. 726. Si el prestador probare que prestó mayor cantidad que la del valor del objeto sobre que recae el préstamo á la gruesa, por haber empleado el prestatario medios fraudulentos, el préstamo será válido sólo por la cantidad en que dicho objeto se tase pericialmente.

El capital sobrante se devolverá con el interés legal por todo el tiempo que durase el desembolso. (*Art. 823, Cód. 1829; 316 y 317, francés; 594, italiano.*)

El fraude no puede prevalecer, y no es lícito en ningún contrato; así que sólo se entenderá contraído por la cantidad en que dicho objeto se tase pericialmente.

Aun cuando el último párrafo del artículo previene que el resto del capital se abone con el interés legal, 6 por 100, acaso resulte la comisión de un delito en el procedimiento que siguiera, y el Juez ó Tribunal que entendiera del asunto resolverá lo que proceda.

Art. 727. Si el importe total del préstamo para cargar el buque, no se empleare en la carga, el sobrante se devolverá antes de la expedición.

Se procederá de igual manera con los efectos tomados á préstamo, si no se hubieren podido cargar. (*Art. 824, Cód. 1829.*)

El contrato á la gruesa tiene un fin, y lo que no venga á coadyuvar á éste, no debe hacerse á su nombre ó bajo su protección. Si el metálico tomado para cargar el buque no se empleare todo en realizar la carga, se devolverá antes de la expedición; si los efectos adquiridos para cargar el buque, todo por contrato á la gruesa, no se llegan á embarcar, lo que se quedare en tierra debe entregarse al prestador.

So pretexto de contrato á la gruesa, no se verificará alguno que no sea éste, ni por su naturaleza ni por sus efectos, á cuyo fin el Código, por este artículo, ha resuelto lo que procede.

Art. 728. El préstamo que el capitán tomare en el punto de residencia de los propietarios del buque, sólo afectará á la parte de éste que pertenezca al capitán, si no hubieren dado su autorización expresa ó intervenido en la operación los demás propietarios ó sus apoderados.

Si alguno ó algunos de los propietarios fueren requeridos para que entreguen la cantidad necesaria á la reparación ó aprovisionamiento del buque, y no lo hicieren dentro de veinticuatro horas, la parte que los negligentes tengan en la propiedad quedará afectada, en la debida proporción, á la responsabilidad del préstamo.

Fuera de la residencia de los propietarios, el capitán podrá tomar préstamos conforme á lo dispuesto en los artículos 583 y 611. (*Art. 825, parte 1ª, y 826, Cód. 1829; 681, alemán; 521, francés.*)

El capitán tiene facultad propia para verificar el contrato á la gruesa por disposición expresa del caso 4º del art. 644, y debe verificarlo observando el procedimiento prescrito en el 583, ambos de este Código, cuando se hallare fuera del punto de residencia de los propietarios del buque.

Mas cuando lo contrajere en la residencia de los propietarios, no queda obligado al contrato sino en la parte que tuviere en el buque. No es muy posible este caso, porque no es explicable ni aun el intento; pero el legislador ha querido que no quede duda acerca de la capacidad legal necesaria que en este caso tendria el capitán.

Puede suceder, y esta es la verdadera cuestión que puede presentarse, que acordada la recomposición ó aprovisionamiento de un buque en el puerto de la residencia de los propietarios, se requiera el pago de la cantidad, para la reparación ó aprovisionamiento del buque, y dejaren algunos ó todos transcurrir las veinticuatro horas que determina el artículo, en cuyo caso concreto el capitán puede tomar en préstamo á la gruesa la cantidad que le debieran entregar los copropietarios *negligentes*, así los llama el legislador, quedando afecta la propiedad que en el buque tuvieran, en la debida proporción, á la responsabilidad del préstamo.

Resumiendo lo manifestado, diremos:

1º Que el capitán, por regla general, en el punto de residencia de los copropietarios del buque, no puede verificar el contrato de préstamo á la gruesa, si no tuviere participación en el; y en este caso, su capacidad se limita á dicha participación.

2º Que fuera del punto de residencia de los copropietarios del buque, por regla general, tiene la capacidad que le conceden los artículos 583 y 644 del Código, con quien concuerda éste, para verificar el contrato á la gruesa.

3º Que por excepción taxativamente señalada en este artículo 728, el capitán puede contraer el préstamo á la gruesa, en el punto de residencia

de los propietarios del buque, cuando éstos dejaren transcurrir veinticuatro horas después del requerimiento que para satisfacer el dividendo se les hiciera, al objeto de reparar ó aprovisionar el buque, en cuyo caso excepcional sólo puede obligar el capitán á las resultas del contrato la parte que tuvieran en el buque los propietarios negligentes.

Obsérvase una vez más, que al objeto final de las operaciones marítimas, la realización del viaje se impone; y á ese propósito, donde los propietarios residan é incurrieren en negligencia, puede el capitán contraer el préstamo á la gruesa, obligando á sus resultas la parte que aquéllos tuvieran en el buque.

Art. 729. No llegando á ponerse en riesgo los efectos sobre que se toma dinero, el contrato quedará reducido á un préstamo sencillo, con obligación en el prestatario de devolver capital é intereses al tipo legal, si no fuere menor el convenido. (*Art. 669, párr. 1º y 2º, Cód. alemán; 597, italiano.*)

Es una de las condiciones esenciales el riesgo marítimo en el préstamo á la gruesa; si no hubiere riesgo, falta la razón del precio del préstamo, y el legislador prevé el caso y dispone que se considere como un préstamo sencillo á interés de 6 por 100.

No hay por esto contradicción alguna con lo prevenido en el art. 345 de este Código, sino que faltando una de las circunstancias características del contrato á la gruesa, señala el interés legal al préstamo, que si no se realizó como se pensaba, se hizo al fin, y en defecto de acuerdo de las partes, determina el precio del préstamo.

Art. 730. Los préstamos hechos durante el viaje, tendrán preferencia sobre los que se hicieron antes de la expedición del buque, y se graduarán por el orden inverso al de sus fechas.

Los préstamos para el último viaje, tendrán preferencia sobre los préstamos anteriores.

En concurrencia de varios préstamos hechos en el mismo puerto de arribada forzosa y con igual motivo, todos se pagarán á prorata. (*Arts. 829 y 830, Cód. 1829; 159, ley belga; 323, francés.*)

Estos préstamos tienen el carácter de créditos refaccionarios: si el buque durante el viaje no hubiera obtenido los préstamos necesarios pa-

ra terminarlo, todo se hubiera perdido, y los créditos anteriores con el buque hubieran caído en el abismo insondable del mar.

En tal concepto, es justo en todas sus partes cuanto dispone este artículo, y nos parece acertada la previsión del legislador que ha seguido las huellas del Código de 1829.

Art. 731. Las acciones correspondientes al prestador se extinguirán con la pérdida absoluta de los efectos sobre que se hizo el préstamo, si procedió de accidente de mar en el tiempo y durante el viaje designados en el contrato, y constando la existencia de la carga á bordo; pero no sucederá lo mismo si la pérdida provino de vicio propio de la cosa, ó sobrevino por culpa ó malicia del prestario, ó por baratería del capitán, ó si fué causada por daños experimentados en el buque á consecuencia de emplearse en el contrabando, ó si procedió de cargar las mercaderías en buque diferente del que se designó en el contrato, salvo si este cambio se hubiera hecho por causa de fuerza mayor.

La prueba de la pérdida incumbe al que recibió el préstamo, así como también la de la existencia en el buque de los efectos declarados al prestador como objeto de préstamo. (*Arts. 831 y 832, Cód. 1829; 691, 693 y 694, alemán; 164, ley belga; 325, Cód. francés; 598, 599 y 600, italiano.*)

El prestador sólo corre los riesgos marítimos y no los que causaren el capitán ó la tripulación.

Si otra cosa convinieren las partes, ha de constar en el contrato, y será lícito, siempre que no vaya contra la naturaleza del contrato á la gruesa.

Como es natural, la prueba incumbe al que recibió el préstamo, así de la pérdida como de que el buque conducía los efectos declarados al prestador.

Art. 732. Los prestadores á la gruesa soportarán á prorrata de su interés respectivo las averías comunes que ocurran en las cosas sobre que se hizo el préstamo.

En las averías simples, á falta de convenio expreso de los contratantes, contribuirá también por su interés respectivo el presta-

dor á la gruesa, no perteneciendo á las especies de riesgos exceptuados en el artículo anterior. (*Art. 834, Cód. 1829; 330, francés.*)

Determina este artículo las responsabilidades que les son anejas á los prestadores á la gruesa en las averías; y por desconocer todavía cuáles son éstas, no entramos en tal asunto, defiriendo el verificarlo para más adelante.

Sería, sin embargo, contrario á los principios de justicia que el prestador á la gruesa no estuviere sujeto á las averías simples de las mercancías que le están hipotecadas.

No podemos entrar en materia, aunque adelantamos esta idea, al correr de la pluma, hasta conocer la naturaleza de las averías.

Art. 733. No habiéndose fijado en el contrato el tiempo por el cual el mutuante correrá el riesgo, durará, en cuanto al buque, máquinas, aparejo y pertrechos, desde el momento de hacerse éste á la mar hasta el de fondear en el puerto de su destino, y, en cuanto á las mercaderías, desde que se carguen en la playa ó muelle del puerto de la expedición hasta descargarlas en el de consignación. (*Art. 835, Cód. 1829; 328, francés; 601, italiano.*)

Nos parece acertada la diferencia que establece el artículo entre el buque y las mercancías cuando no se hubiese determinado con especialidad la época en que el prestador haya de correr el riesgo ó si el buque, una vez cargado, permanece en el puerto, y en él se pierde ó el fuego lo destruye.

Art. 734. En caso de naufragio, la cantidad afecta á la devolución del préstamo se reducirá al producto de los efectos salvados, deducidos los gastos de salvamento.

Si el préstamo fuese sobre el buque ó alguna de sus partes, los fletes realizados en el viaje para que aquél se haya hecho, responderán también á su pago en cuanto alcancen para ello. (*Art. 836, Cód. 1829; 165, ley belga; 327, Cód. francés; 599, párr. 1º, 2º y 3º, italiano.*)

Art. 735. Si en un mismo buque ó carga concurrieren préstamo á la gruesa y seguro marítimo, el valor de lo que fuere sal-

vado se dividirá, en caso de naufragio, entre el mutuante y el asegurador, en proporción del interés legítimo de cada uno, tomando en cuenta, para esto, únicamente el capital, por lo tocante al préstamo, y sin perjuicio del derecho preferente de otros acreedores, con arreglo al art. 580. (*Art. 837, Cód. 1829; 331, francés; 999, párr. 4º, italiano.*)

No juzgamos necesario advertir nada en estos artículos, que son de procedimiento, y que en la mayor parte de los casos han de aplicar los Tribunales.

Art. 736. Si en el reintegro del préstamo hubiere demora por el capital y sus premios, sólo el primero devengará rédito legal. (*Art. 831, Cód. 1829; 668, alemán; 161, ley belga; 596, Cód. italiano.*)

No devenga réditos el premio del préstamo á la gruesa. El precepto es terminante, y no necesita aclaraciones.

El capital devenga el 6 por 100 cuando su reintegro no se verifique en el tiempo fijado en el contrato.

SECCION TERCERA

DE LOS SEGUROS MARÍTIMOS

§ 1º

De la forma de este contrato.

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.»

Emile Cauvet (1) dice que «el contrato de seguros, tomado en sentido

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

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 ocasionársele 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,