

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 definen 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,

y acerca de su definición y de su concepto no existen diferencias en el 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 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 sustente por algunos la opinión de que era conocido entre los romanos, y así lo afirman Loccenius, Grotius y Puffendorff, tal vez, 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 fenore*) 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.

(1) «..... ut quæ in naves impossuissent, ab hostium tempestatis vi publico periculo essent.» (23, 59.)

«Quia publicum periculum erat a vi tempestatis in iis quæ portarentur ad exercitus.» (25, 3.)

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

(3) «Laodiceæ me prædes accepturum arbitror omnis pecuniæ 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 quæstore curantur.»

(4) «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 (*vectoræ 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.

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 distingos, Lyon-Caen y Renault, Boistel y Cauvet, convienen en lo escrito por Emérigon (1). «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 á título oneroso por ambas partes que se proponen la conservación y la ganancia.

Tres son los requisitos esenciales de este contrato:

1º Riesgo que haya de correrse.

2º Cosa que haya de padecer el riesgo.

Y 3º 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.

Art. 737. 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. (*Art. 788, Código alemán; 332, francés.*)

Por el art. 840 del Código anterior se dejaba á este contrato la manifestación de escritura pública ó privada para su eficacia ante los Tribuna-

(1) *Traité des assurances.*

les, 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. 2º del art. 4429 de la Ley de Enjuiciamiento civil.

Art. 738. La póliza del contrato de seguro contendrá, además de las condiciones que libremente consignent los interesados, los requisitos siguientes:

1º Fecha del contrato, con expresión de la hora en que queda convenido.

2º Nombres, apellidos y domicilios del asegurador y asegurado.

3º Concepto en que contrata el asegurado, expresando si obra por sí ó por cuenta de otro.

En este caso, el nombre, apellidos y domicilio de la persona en cuyo nombre hace el seguro.

4º Nombre, puerto, pabellón y matrícula del buque asegurado ó del que conduzca los efectos asegurados.

5º Nombre, apellido y domicilio del capitán.

6º Puerto ó rada en que han sido ó deberán ser cargadas las mercaderías aseguradas.

7º Puerto de donde el buque ha partido ó debe partir.

8º Puertos ó radas en que el buque debe cargar, descargar ó hacer escalas por cualquier motivo.

9º Naturaleza y calidad de los objetos asegurados.

10. Número de los fardos ó bultos de cualquier clase, y sus marcas, si las tuvieren.

11. Época 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. (Art. 841, Cód. 1829; 332, francés; 605, en relación con el 420, italiano.)

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:

1ª Fecha del contrato y partes que intervienen en él.

2ª Medios de conducción y lugares á que se refieren.

3ª Objetos, riesgo y cantidad asegurada.

4ª Precio ó prima.

Y 5ª 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 que 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 marineras, 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 alcanzan 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 se conviene el contrato, es justo que se sepa el momento en que el asegurador deja de ser 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. 739. Los contratos y pólizas de seguro que autoricen los agentes consulares en el extranjero, siendo españoles los contratantes ó alguno de ellos, tendrán igual valor legal que si se hubieren verificado con intervención de corredor. (*Art. 842, Cód. 1829.*)

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

Art. 740. 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.

Varios aseguradores podrán suscribir una misma póliza. (*Artículos 844 y 845, Cód. 1829; 333, francés.*)

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 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 dos 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. 741. 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. (*Art. 846, Cód. 1829; 821, alemán.*)

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. 742. Las pólizas del seguro podrán extenderse á la orden del asegurado, en cuyo caso serán endosables. (*Art. 847, Código 1829.*)

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.

§ 2º

De las cosas que pueden ser aseguradas, y de su evaluación.

Art. 743. Podrán ser objeto del seguro marítimo:

- 1º El casco del buque en lastre ó cargado, en puerto ó en viaje.
- 2º El aparejo.
- 3º La máquina, siendo el buque de vapor.
- 4º Todos los pertrechos y objetos que constituyen el armamento.
- 5º Víveres y combustible.
- 6º Las cantidades dadas á la gruesa.
- 7º El importe de los fletes y el beneficio probable.
- 8º Todos los objetos comerciales sujetos al riesgo de navegación, cuyo valor pueda fijarse en cantidad determinada. (*Arts. 782 y 783, Cód. alemán; 168, ley belga; 334, Cód. francés; 606, italiano.*)

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 ma-

rítimos se encuentre actualmente aprisionado por limitaciones y prohibiciones que ahogan la acción creadora del espíritu mercantil. Para convenirse 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 juriconsultos 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. *É infiérese 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 contratado 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. 744. 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 por viaje redondo, sobre buenas ó malas noticias. (*Art. 849, Cód. 1829; párr. 1º, 2º y 3º, 335, francés.*)

Art. 745. 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. (*Artículo 850, Cód. 1829.*)

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

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 á 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 consideran 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 esta es una forma que hace doblemente aleatorio el contrato.

Art. 746. 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