

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. 812 del Código de 1829, si bien más preciso y mejor redactado.

El Código francés (art. 312) permite, como el español, que sea hecho el contrato ante Notario ó por documento privado.

El Código italiano (art. 591) 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 hiciere, 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).

Artículo 796

En el contrato á la gruesa se deberá expresar:

- I. La clase, nombre y matrícula del buque;
- II. El nombre, apellido y domicilio del capitán;
- III. Los nombres, apellidos y domicilios del que da y del que toma el préstamo;
- IV. El capital del préstamo y el premio convenido;
- V. El plazo del reembolso;
- VI. Los objetos pignorados á su reintegro;
- VII. El viaje por el cual se corra el riesgo.—(Mex., 1233; chil., 1171; arg., 1122; guat., 1045; fr., 311; alem., 684, 686 y 687; ital 590; port., 626.)

Cód. de Com. esp., art. 721.—(Igual al artículo concordado del Código de Comercio Mexicano, vigente.)

COMENTARIOS

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.

Artículo 797

Los contratos podrán extenderse á la orden, en cuyo caso serán trasferibles por endoso, y adquirirá el cesionario todos los derechos y correrá todos los riesgos que correspondieran al endosante.—(Mex., 1234; chil., 1175; arg., 1128; guat., 1048; fr., 313; Ley belga de 21 de Agosto de 1879, 162; alem., 685 y 687; ital., 592; hol., 573; port., 627.)

Cód. de Com. esp., art. 722.—(Igual al artículo concordado del Código de Comercio Mexicano, vigente.)

COMENTARIOS

El mismo texto en su espíritu que el art. 815 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.

Artículo 798

Podrán hacerse préstamos en efectos y mercaderías, fijándose su valor para determinar el capital del préstamo.—(Mex., 1235; chil., 1183; arg., 1123; guat., 1056.)

Cód. de Com. esp., art. 723.—(Igual al artículo concordado del Código de Comercio Mexicano, vigente.)

Artículo 799

Los préstamos podrán constituirse conjunta ó separadamente:

- I. Sobre el casco del buque;
- II. Sobre el aparejo;
- III. Sobre los pertrechos, víveres y combustible;
- IV. Sobre la máquina, siendo el buque de vapor;
- V. 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.—(Mex., 1236, 1237 y 1241; chil., 1185 y 1186; arg., 1133 y 1134; guat., 1058; tr., 314, 315 y 320; Ley belga de 21 de Agosto de 1879, 157, 160, 163 y 692; ital., 593; hol., 574 y 575; port., 628.)

Cód. de Com. esp., art. 724.—(Igual al artículo concordado del Código de Comercio Mexicano, vigente.)

COMENTARIOS

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 leg islador 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 p. ra 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 sí 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 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.

Artículo 800

No se podrá prestar á la gruesa sobre los salarios de la tripulación ni sobre las ganancias que se esperen.—(M. x., 123* y 1240; chil., 1190 y 1191; arg., 1149; guat., 1063 y 1064; fr. 319. L. y belga de 21 de Agosto de 1879, 158; ital., 593; hol., 577 y 578; port., 628.)

Cód. de Com. esp., art. 725.—(Igual al artículo concordado del Código de Comercio Mexicano, vigente.)

COMENTARIOS

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

Artículo 801

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 durare el desembolso.—(Mex., 1242; chil., 1189; arg., 1135 y 1137; guat., 1062; fr., 316 y 317; ital., 594; aol., 576; port., 629.)

Cód. de Com. esp., art. 726.—(Igual al artículo concordado del Código de Comercio Mexicano, vigente.)

COMENTARIOS

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 capi-

tal 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.

Artículo 802

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.—(Mex., 1243; chil., 1210; arg., 1139; guat., 1083; port., 629.)

Cód. de Com. esp., art. 727.—(Igual al artículo concordado del Código de Comercio Mexicano vigente.)

COMENTARIOS

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.

Artículo 803

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 neglidentes 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 el art. 685.—(M. x., 1244 á 1246; chil., 1180 á 1182; arg., 1141 y 1142; guat., 1053 á 1055; fr., 321 y 322; ital., 595; hol., 579 y 580; port., 628.)

Cód. de Com. esp., art. 728.—(Igual al artículo concordado del Código de Comercio Mexicano, vigente.)

COMENTARIOS

El capitán tiene facultad propia para verificar el contrato á la gruesa por disposición expresa del caso 4º del art. 611, 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 tendría 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 tuvieren, 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 611 del Código, con quien concuerda éste, para verificar el contrato á la gruesa.

3º Que por excepción taxativamente señalada en este artículo 78, el capitán puede contraer el préstamo á la gruesa, en el punto de residencia de los propietarios del buque, cuando estos 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 tuvieren en el buque los propietarios negligentes.

Obsérvese 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 tuvieren en el buque.

Artículo 804

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.—(Mex., 1247; chil., 1168 y 1210; arg., 1120 á 1138; guat., 1083; alem., 619; ital., 597; hol., 586; port., 633.)

Cód. de Com. esp., art. 729.—(Igual al artículo concordado del Código de Comercio Mexicano, vigente.)

COMENTARIOS

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. 315 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.

Artículo 805

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 prorrata.—(Mex., 1239, 1248 y 1249; chil., 1204 á 1207; arg., 1371; guat., 1077 á 1080; fr., 323; Ley belga de 21 de Agosto de 1879, 159; hol., 31; port., 632.)

Cód. de Com. esp., art. 730.—(Igual al artículo concordado del Código de Comercio Mexicano, vigente.)

COMENTARIOS

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

Artículo 806

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 constanding 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 prestatario, 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.—(Mex., 1250 á 1252, 1257; chil., 1168, 1208 y 1214 y sig.; arg., 1120, 1146 y sig.; guat., 1042, 1081 y sig., 1087; fr., 324 á 326, 329; Ley belga de 21 de Agosto de 1879, 164; alem., 694; ital., 598 á 600, 602; hol., 582, 587, 588 y 590; port., 630.)

Cód. de Com. esp., art. 731.—(Igual al artículo concordado del Código de Comercio Mexicano, vigente.)

COMENTARIOS

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.

Artículo 807

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 prestador á la gruesa, no perteneciendo á las especies de riesgos exceptuados en el artículo anterior.—(Mex., 1253; chil., 1200; arg., 1154, 128 y 1212; guat., 1073; fr., 330; Ley belga de 21 de Agosto de 1879, 166 y 167; alem., 691; ital., 603; hol., 589; port., 631.)

Cód. de Com. esp., art. 732.—(Igual al artículo concordado del Código de Comercio Mexicano, vigente.)

COMENTARIOS

Determina este artículo las responsabilidades que le son anexas á los prestadores á la gruesa en las averías; y por desconocer todavía cuáles son éstas, no entramos en tal asunto, desiriendo 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.

Artículo 808

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 mercancías, desde que se carguen en la playa ó muelle del puerto de la expedición hasta descargarlas en el de consignación.—(Mex., 1254; chil., 1196; arg., 1154 y 1198; guat., 1089; fr., 328; ital., 601; hol., 585; port., 602 y 633.)

Cód. de Com. esp., art. 733.—[Igual al artículo concordado del Código de Comercio Mexicano, vigente]

COMENTARIOS

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.

Artículo 809

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 aquel se haya hecho, responderán también á su pago en cuanto alcancen para ello.—(Mex., 1255; chil., 1212; arg., 1134; guat., 1085; fr., 327; Ley belga de 21 de Agosto de 1879, 165; ital., 599; port., 630.)

Cód. de Com. esp., art. 734.—(Igual al artículo concordado del Código de Comercio Mexicano, vigente.)

Artículo 810

Si en un mismo buque ó carga concurrieren préstamo á la gruesa y seguro marítimo, el valor de lo que fuere salvado 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. 646.—(Mex., 1256; chil., 1206; arg., 1150; guat., 1079; fr., 331; ital., 599.)

Cód. de Com. esp., art. 735.—(Igual al artículo concordado del Código de Comercio Mexicano, vigente.)

COMENTARIOS

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.

Artículo 811

Si en el reintegro del préstamo hubiere demora por el capital y sus premios, sólo el primero devengará rédito legal.—(Mex., 1258; chil., 1203; arg., 1130; guat., 1076; Ley belga de 21 de Agosto de 1879, 161; alem., 688; ital., 590.)

Cód. de Com. esp., art. 736.—(Igual al artículo concordado del Código de Comercio Mexicano, vigente.)

COMENTARIOS

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 verificare en el tiempo fijado en el contrato.

CAPITULO VIII

De los seguros marítimos.—De la forma de este contrato

Artículo 812

Para ser válido el contrato de seguro marítimo, habrá de constar por escrito en póliza firmada por los contratantes.

Esta póliza se extenderá y firmará por duplicado, reservándose un ejemplar cada una de las partes contratantes.—Mex., 1259; chil., 514 y 1216; arg., 494 y 1155; guat., 403 y 1089; fr., 332; alem., 788; ital., 604; port., 595.)

Cód. de Com. esp., art. 737.—(Igual al artículo concordado del Código de Comercio Mexicano, vigente.)

COMENTARIOS

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 general, es aquel por el cual uno de los contratantes, que se denomina asegurador, se obliga á indemnizar al otro, que se llama asegurado, de las pérdidas que puedan ocasionarse por determinado peligro, mediante el precio convenido, que se conoce con el nombre de *prima*».

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

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

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

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

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

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

[1] *Traité des assurances maritimes*. Dos vols. París, 1879.

Stypmanus 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 ni del Derecho griego ni del romano.

El contrato de seguros marítimos, que dejamos definido, es, según casi todos los autores, uno de los más recientes del Derecho mercantil, por más que se sustenten por algunos la opinión de que era conocido entre los romanos, y así lo afirman Loccenius, Grotius y Puffendorf, 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 factu, y De nautico fœnore*) omiten éste, cuya importancia jurídica y mercantil era bien acreedora á un título especial en el Digesto.

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

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

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

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

Es consensual, porque hasta 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:

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

«Quia publicum periculum erat a vi tempestatis in his que portarentur ad exercitum.» (25, 3.)

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

(3) «Laodice me pre se accepturum arbitrator omnis pecunia publica, ut et mihi et populo cautum sit sine vectura periculo. Quod scribis ad me de drachmis eorum nihil est, quod in isto genere cuiquam possim commodare. Omnis enim pecunia ita tractatur, ut praeda a praefectis, que autem mihi tributa 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 [vectura periculum]; il désire que le peuple et lui soient garantis contre ce risque [ut mihi et populo cautum sit]; il cherchera des garants [prædes]; il y a donc une grande probabilité que sa lettre se réfère à une convention d'assurance.»

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

[5] *Traité des assurances*.

- 1° Riesgo que haya de correrse.
2° Cosa que haya de padecer el riesgo.
Y 3° Prima ó premio del seguro.

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

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

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

Artículo 813

La póliza del contrato de seguro contendrá, además de las condiciones que libremente consignen los interesados, los requisitos siguientes:

- I. Fecha del contrato, con expresión de la hora en que queda convenido;
- II. Nombres, apellidos y domicilios del asegurador y asegurado;
- III. Concepto en que contrata el asegurado, expresando si obra por sí ó por cuenta de otro;
En este caso, el nombre, apellido y domicilio de la persona en cuyo nombre hace el seguro;
- IV. Nombre, puerto, pabellón y matrícula del buque asegurado ó del que conduzca los efectos asegurados;
- V. Nombre, apellido y domicilio del capitán;
- VI. Puerto ó rada en que han sido ó deberán ser cargadas las mercaderías aseguradas;
- VII. Puerto de donde el buque ha partido ó deba partir;
- VIII. Puertos ó radas en que el buque debe cargar, descargar ó hacer escalas por cualquier motivo;
- IX. Naturaleza y calidad de los objetos asegurados;
- X. Número de los bultos ó bultos de cualquier clase, y sus marcas si las tuvieren;
- XI. Época en que deberá comenzar y terminar el riesgo;
- XII. Cantidad asegurada;
- XIII. Precio convenido por el seguro, y lugar, tiempo y forma de su pago;
- XIV. Parte del premio que corresponda al viaje de ida y al de vuelta, si el seguro fuere á viaje redondo;
- XV. Obligación del asegurador de pagar el daño que sobrevenga á los efectos asegurados;
- XVI. El lugar, plazo y forma en que habrá de realizarse el pago.—(Mex., 1260 y 1270; chil., 1238; arg., 1155; guat., 1091; fr., 332; ital., 605; hol., 592; port., 596.)

Cód. de Com. esp., art. 738.—(Igual al artículo concordado del Código de Comercio Mexicano, vigente.)

COMENTARIOS

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 repidez 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 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, piñéndose 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 marítimas, bien por la Sociedad que los posee, ó por el naviero, ó el capitán que los manda, y esta suma de condiciones, la fama del barco y el buen nombre del capitán, entran por mucho, no ya sólo para facilitar el contrato, sino para dar mayor ó menor alcance á la totalidad de la prima.

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