

Los contratantes podrán estipular las excepciones que tengan por conveniente, mencionándolas en la póliza, sin cuyo requisito no surtirán efecto.—(Mex., 1277 y 1281; chil., 1251; arg., 1207; guat., 1099 y 1123; fr., 350; Ley belga de 21 de Agosto de 1879, 178; alem., 824; ital., 615 y 616; hol., 637; port., 597 y 604.)

Cód. de Com. esp., art. 755.—(Igual al artículo concordado del Código de Comercio Mexicano, vigente)

COMENTARIOS

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

Al ocuparse de esta clase de accidentes, para los que se ha creado el seguro, dicen Lyon-Caen y Renault que pueden definirse los que se realizan ó sobrevienen por el mar mismo, bien sean producidos por la acción de los elementos, ó bien lo sean por el hombre. No es necesario, añaden, que el mar sea la causa del siniestro; en general, basta con que sea teatro del mismo.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Con idea clara de estos términos es verdaderamente sencilla y comprensible la explicación del artículo de que nos ocupamos. La *varada* de un buque, con ó sin rotura, puede en algunas ocasiones equivaler al naufragio porque la encalladura es de tal género que no es posible sacar al buque de su empeño y se hace preciso abandonarlo. Pero, aun dándose el caso sin rotura, y con la fortuna de poder desencallar, bien valiéndose de las mareas, bien de cualquier

otra circunstancia, los géneros embarcados pueden sufrir pérdidas por las mismas consecuencias del choque, las cuales se definen perfectamente como riesgos del mar; y nada decimos cuando hay rotura de alguna cuaderna, del timón, etc., y cuando las aguas inundan una parte del buque, porque el caso entonces no ofrece duda de ninguna clase.

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

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

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

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

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

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

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

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

Nada es menester decir del apresamiento, que ofrece gran claridad en su explicación, como otros puntos sobre los que hemos pasado; pero con respecto

del saqueo, si diremos que es preciso que se cometa á bordo, y usando de fuerza y violencia á mano armada, porque el robo ó hurto, de otra suerte, se consideran culpa del capitán, y no van, por consiguiente, á cargo de los aseguradores, si no ha mediado pacto expreso en contrario. (Véase el núm. 5º del artículo siguiente.)

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

El Código, en previsión de que algunos de estos riesgos no quieran correrse por los aseguradores, determinando las cosas objeto del seguro, da derecho á los contratantes para exceptuar las que no sean de su agrado, dejando así en mayor libertad á unas y á otras partes, y previniendo que lo que no se exceptúe, por estipulación, mencionándolo en la póliza, se considerará, como incluido en ella, en la forma del artículo.

Artículo 831

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

I. Cambio voluntario de derrotero de viaje, ó de buque, sin expreso consentimiento de los aseguradores;

II. Separación espontánea de un convoy, habiéndose estipulado que iría en conserva con él;

III. Prolongación de viaje á un puerto más remoto que el designado en el seguro;

IV. Disposiciones arbitrarias y contrarias á la póliza de fletamento ó al conocimiento, tomadas por orden del fletante, cargadores y fletadores;

V. Baratería de patrón, á no ser que fuera objeto del seguro;

VI. Mermas, derramas y dispendios procedentes de la naturaleza de las cosas aseguradas;

VII. Falta de los documentos prescritos en este Código, en las ordenanzas y reglamentos de marina ó de navegación, ú omisiones de otra clase del capitán, en contravención de las disposiciones administrativas, á no ser que se haya tomado á cargo del asegurador la baratería del patrón.

En cualquiera de éstos casos, los aseguradores harán suyo el premio, siempre que hubieren empezado á correr el riesgo.—(Mex., 1278 á 1280; chil., 1260; arg., 1208; guat., 1192; ir., 351 á 353, 355 y 364; Ley belga de 21 de Agosto de 1879, 182 á 185, 195; alem., 817, 818 y 825; ital., 615, 617, 618, 619, 622 y 623; hol., 638 á 649 y 653; port., 604 y 608.)

Cód. de Com. esp., art. 756.—[Igual al artículo concordado del Código de Comercio Mexicano, vigente.]

COMENTARIOS

El artículo que precede á este se ocupa de los riesgos que comprende la póliza, consignense ó no se consignen, y el presente se ocupa de los riesgos de que no responden los aseguradores, aun cuando no hayan tenido la previsión de consignar esta exclusión en la póliza del seguro.

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

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

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

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

El vicio propio de las cosas no es ni puede considerarse nunca como un riesgo que pueda consignarse en una póliza de seguros.

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

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

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

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

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

Artículo 832

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

No procederá, sin embargo, rebaja alguna en el caso de que el cargamento se hubiere perdido en la ida, salvo pacto especial que modifique la disposición de este artículo.—(Mex., 1282; chil., 1271; arg., 1206; guat., 1143; fr., 356; Ley belga de 21 de Agosto de 1879, 186; ital., 620; port., 609.)

Cód. de Com. esp., art. 757.—*Igual al artículo concordado del Código de Comercio Mexicano, vigente.*

COMENTARIOS

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

Artículo 833

Si el cargamento fuere asegurado por varios aseguradores en distintas cantidades, pero sin designar señaladamente los objetos del seguro, se pagará la indemnización, en caso de pérdida ó avería, por todos los aseguradores, á prorrata, de la cantidad asegurada por cada uno.—(Mex., 1283; chil., 1253; arg., 500; guat., 415 y 1125; fr., 358, 359 y 360; alem., 791; ital., 608; port., 433.)

Cód. de Com. esp., art. 758.—*Igual al artículo concordado del Código de Comercio Mexicano, vigente.*

COMENTARIOS

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

Realizado un aseguramiento entre varios, y comprendiendo todo el cargamento de un buque, sin especificar los objetos asegurados por cada uno de los aseguradores, el único medio racional de estimar la pérdida, es el consignado ya en la misma forma en el art. 867 del Código anterior, y aceptado por el vigente, hacer pagar la indemnización á prorrata de las cantidades aseguradas por cada uno, sin hacer distinción de objetos cuya determinación no mereció consignarse por los contratantes.

Por las mismas razones, y en virtud de lo ya dicho en toda esta parte de la legislación comercial, cuando los objetos del seguro se hayan determinado en la póliza, entonces cada asegurador responderá de los menoscabos ó destrucción de las cosas por él aseguradas, independientemente del resto del carga-

Artículo 834

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

Si quedare algún buque sin cargamento, se entenderá anulado el seguro en cuanto á él, mediante el abono antes expresado de $\frac{1}{2}$ por 100 sobre el excedente embarcado en los demás.—(Mex., 1284 y 1285; chil., 1257; arg., 1159; guat., 1129; fr., 361; Ley belga de 21 de Agosto de 1879, 194; ital., 621; alem., 820; port., 610.)

Cód. de Com. esp., art. 759.—*Igual al artículo concordado del Código de Comercio Mexicano, vigente.*

COMENTARIOS

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

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

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

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

Artículo 835

Si por inhabilitación del buque, antes de salir del puerto la carga se trasbordase á otro, tendrán los aseguradores opción entre continuar ó no el contrato, abonando las averías que hubieren ocurrido;

pero si la inhabilitación sobreviniere después de empezado el viaje, correrán los aseguradores el riesgo, aun cuando el buque fuere de diferente porte y pabellón que el designado en la póliza.—(Mex., 1286; chil., 1255; arg., 1211; guat., 1127; fr., 351; ital., 617; port., 608.)

Cód. de Com. esp., art. 760.—(Igual al artículo concordado del Código de Comercio Mexicano, vigente.)

COMENTARIOS

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

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

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

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

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

Artículo 836

Si no se hubiere fijado en la póliza el tiempo durante el cual hayan de correr los riesgos por cuenta del asegurador, se observará lo prescrito en el art. 808 sobre los préstamos á la gruesa.—(Mex., 1287; chil., 1227; arg., 1198 á 1205; guat., 1100; fr., 341; Ley belga de

21 de Agosto de 1879, 172; alem., 827 á 830; ital., 611; hol., 624 á 634; port., 602.)

Cód. de Com. esp., art. 761.—(Igual al artículo concordado del Código de Comercio Mexicano, vigente.)

Artículo 837

En los seguros á término fijo, la responsabilidad del asegurador cesará en la hora en que cumpla el plazo estipulado.—(Mex., 1288 y 1289; chil., 1248; arg., 1198 y 1215; guat., 1121; fr., 363; alem., 831, 834 y 835; ital., 420 y 605; port., 426 y 395.)

Cód. de Com. esp., art. 762.—(Igual al artículo concordado del Código de Comercio Mexicano, vigente.)

COMENTARIOS

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

Artículo 838

Si por conveniencia del asegurado las mercaderías se descargaren en un puerto más próximo que el designado para rendir el viaje, el asegurador hará suyo, sin rebaja alguna, el premio contratado.—(Mex., 1290; chil., 1237; arg., 1208; guat., 1110; fr., 364; alem., 832; ital., 623; port., 612.)

Cód. de Com. esp., art. 763.—(Igual al artículo concordado del Código de Comercio Mexicano, vigente.)

COMENTARIOS

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

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

Puede ocurrir, por ejemplo, que A contrate con B un seguro sobre mercaderías que, embarcándose en Barcelona, han de ser vendidas en Cádiz, y que al hacer escala el vapor en Málaga, vea el asegurado que la venta de las mismas en este puerto le produce igual ó mayor ganancia de la que se había propuesto realizar en Cádiz, en cuyo caso A resuelve su desembarco y la venta de

los géneros. En este caso se quebranta el contrato por parte de A, que si bien tiene derecho de realizar el mayor lucro que pueda, no tiene el de modificar su voluntad, defraudando las legítimas esperanzas del que las funda en una póliza de seguros.

Artículo 839

Se entenderán comprendidas en el seguro, si expresamente no se hubieren excluido en la póliza, las escalas que por necesidad se hicieren para la conservación del buque ó de su cargamento.—(Mex., 1291 y 1292; chil., 1251; arg., 1207; guat., 1099, 1123 y 1132; fr., 350 y 351; ital., 617; port., 608.)

Cód. de Com. esp., art. 764.—(Igual al artículo concordado del Código de Comercio Mexicano, vigente.)

COMENTARIOS

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

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

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

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

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

De todas suertes, el artículo es pobre en su construcción, porque demuestra la *necesidad* de la arribada ó de la escala, *para la conservación del buque ó de su cargamento*, nada importa la exclusión del puerto á donde se llegó, pues equivaldría á decir al asegurado que su derrotero era inalterable siempre, y en todo caso, debiendo perecer en el antes que tocar la salvación si ésta se encontraba en un puerto *excluido expresamente* en la póliza de seguros.

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

Un buque, por ejemplo, va de Barcelona á Cádiz con prohibición terminan-

ni prohibido, para acomodar un cargamento de trigo que por resultas de un mal tiempo se ha desacomodado y puede poner en peligro la nave; practicado el arreglo prosigue la derrota, y á la altura de Málaga un temporal deteriora el timón, da lugar á que se corte un palo, y el cargamento vuelve á constituir un peligro para el equilibrio de la embarcación, de resultas de lo cual, el capitán, oídos sus oficiales, hace escala en Málaga. Por el primer acto, la escala se considera comprendida en el seguro, y era necesaria para la conservación del buque y del cargamento; por el segundo, la fuerza del mar hace lícita la contravención de lo prohibido; y en ambos casos, la conservación y la salvación legalizan el acto.

Artículo 840

El asegurado comunicará al asegurador por el primer correo siguiente al en que él las recibiere, y por telégrafo, si lo hubiere, las noticias referentes al curso de la navegación del buque asegurado, y los daños ó pérdidas que sufrieren las cosas aseguradas, y responderá de los daños ó perjuicios que por su omisión se ocasionaren.—(Mex., 1293; chil., 556 y 1287; arg., 524 y 1216; guat., 445 y 1148; fr., 374; Ley belga de 21 de Agosto de 1879, 206; alem., 822; ital., 626; hol., 654; port., 615.)

Cód. de Com. esp., art. 765.—(Igual al artículo concordado del Código de Comercio Mexicano, vigente.)

COMENTARIOS

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

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

Artículo 841

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

La misma obligación tendrán todos los asegurados que naveguen con sus propias mercaderías, salvo pacto en contrario.—(Mex., 1294; chil., 1279; arg., 1230; guat., 1150; fr., 344 y 345; Ley belga de