

de una demanda judicial. El plazo de 24 horas no corre sino desde el momento en que el capitán ha podido obrar, por ejemplo, en caso de abordaje en el mar, desde el momento en que el navío abordado ha llegado á un puerto.

La excepción de los arts. 435 y 436 del Código de Comercio se aplica al caso de pérdida completa causada por el abordaje, como en el caso de simples averías, aunque en el primero no sea de temer que se consideren averías posteriores como provenientes del abordaje. El texto de estos artículos no distingue. Al contrario, es evidente que la excepción no es oponible á las acciones de indemnización por daño causado á las personas por un abordaje: estas acciones tienen una duración fijada por las reglas del derecho común [1].

(1) Arts. 910 y 911 del Cód. de Comercio de México.

CAPITULO VI

DE LOS SEGUROS MARITIMOS (1)

909. El seguro es el más importante de los contratos marítimos. Sin él el comercio de mar no hubiera recibido sus inmensos desenvolvimientos; muchas personas vacilarían en exponer sus capitales, haciendo el comercio de los armamentos ó haciendo trasportar sus mercancías por mar, si no tuvieran un medio de ponerse al abrigo de los daños pecuniarios que los riesgos de mar pueden causarles.

El contrato de seguro marítimo es una variedad del contrato de seguro. Desde un punto de vista muy general, se puede definir el seguro: el contrato por el cual una persona (*el asegurado*) se compromete mediante una remuneración (*prima*), á indemnizar á otra persona (*el asegurador*) del perjuicio que ésta pueda sufrir á consecuencia de la realización de ciertos riesgos. Los riesgos contra los cuales es garantizado el asegurado pueden ser de una grande variedad (incendio de una casa, granizo, etc. . .); cuando el seguro tiene por objeto riesgos de mar es un *seguro marítimo*. Este seguro, único de que nuestras leyes han tratado (2),

(1) Cód. de Comercio, arts. 332 á 397. Arts. 812 á 880 del Cód. de Comercio de México.

(2) Arts. 2,701, 2,702, fr. I, 2,705 á 2,771 del Cód. civil del Distrito Federal; 392 á 448 del de Comercio de México.

es con mucho el más antiguamente conocido; los demás seguros eran poco practicados todavía al tiempo de la confección del Código de Comercio.

910. El seguro no es solamente ventajoso para el asegurado; lo es también para el asegurador que realiza utilidades, cuando el monto de las primas que percibe de los asegurados excede del monto de las sumas que tiene que pagar á título de indemnización (1). Pero para tener probabilidades de realizar utilidades como asegurador, es necesario asegurar numerosos navíos ó una gran cantidad de mercancías; á consecuencia de circunstancias excepcionales, el número de siniestros puede ser tal que las primas cobradas por el asegurador no basten para indemnizar á los asegurados. Es necesario, pues, que los aseguradores, para inspirar confianza, tengan importantes capitales; por esto, en general, el comercio de seguros se hace por sociedades por acciones más bien que por particulares (2).

911. Se distinguen las compañías de *seguros por primas* y las compañías de *seguros mutuos*. Las compañías de seguros por primas ó en comanditas por acciones que se encargan de los riesgos de los asegurados mediante una prima fija (3-4). Las compañías de seguros mutuos no son sociedades propiamente dichas; ellas tienen por objeto, no rea-

(1) Tratamos de los seguros por prima que son con mucho los más numerosos. V. núm. 911.

[2] Art. 392 del Cód. de Comercio de México.

(3) Las sociedades de seguros marítimos por primas están, desde el punto de vista de las condiciones de su constitución y funcionamiento, regidas por la ley de 24 de Julio de 1867 sobre las sociedades y por el decreto de 22 de Enero de 1868 (núm. 295).

(4) Las compañías de seguros marítimos mutuos están regidas por el art. 66, párrafo 2º de la ley de 24 de Julio de 1867 y por el decreto de 22 de Enero de 1868.—Véanse en el Apéndice de este tomo el Decreto de 16 de Diciembre de 1892 sobre impuestos á las Compañías de Seguros; de 19 de Octubre y de 12 de Diciembre de 1894 sobre Compañías de Seguros Marítimos y Circular de 30 de Enero de 1895 sobre lo mismo (México).

lizar utilidades, sino precaver á sus miembros contra las pérdidas á que están expuestos. Ellas consisten en la asociación de cierto número de personas que se comprometen los unos hacia los otros á soportar en común los riesgos de que cada una está amenazada. A fin de tener derecho á esta garantía recíproca, cada uno de los mutualistas paga una cotización que sirve particularmente para pagar los daños sufridos y que frecuentemente varía con la importancia de los siniestros. En los seguros por primas las cualidades de asegurador y asegurado son perfectamente distintas, mientras que, en los seguros mutuos, cada mutualista es á la vez asegurador y asegurado. Los seguros marítimos mutuos son muy poco numerosos. La razón es que, para que la mutualidad sea equitativa, es preciso que los mutualistas corran riesgos iguales; ahora bien, en Francia, la marina mercante no está bastante desarrollada para que haya un gran número de personas que tengan navíos ó mercancías expuestos á los mismos riesgos.

Por lo demás, sea el seguro á prima ó mutuo, sus efectos son siempre los mismos. Para más sencillez se supondrá siempre en lo que sigue que el seguro es á prima.

911. bis. Los seguros marítimos tienen dos objetos principales, los navíos y las mercancías. Se llaman *seguros sobre cuerpo* los seguros de navíos y *seguros sobre facultades* los seguros de mercancías.

912. La mayor parte de las disposiciones legales concernientes á los seguros marítimos no son ni prohibitivas ni imperativas, de manera que los interesados pueden derogarlas. Así, para conocer bien esta materia, no basta estudiar los textos del Código de Comercio; es necesario atender también á las *pólizas de seguros marítimos* (escritos que acreditan las cláusulas de estos contratos) é investigar en qué medida derogan las disposiciones legales; algunas de estas quedan sin aplicación por lo mismo que los interesados las derogan siempre ó casi siempre. Desgraciada-

mente no hay una póliza única en uso en Francia. Sin embargo, en los últimos años se ha llegado reducir mucho el número de las pólizas sobre cuerpo ó sobre facultades en uso y establecer cierta unidad. Hay una póliza de seguro sobre el cuerpo admitida por los aseguradores de París, de Marsella, de Nantes y de Burdeos desde 1865, y una póliza de seguro sobre facultades para los riesgos de larga navegación, admitida desde 1873 en París y en Burdeos: estas dos pólizas se llaman las *pólizas francesas de seguros marítimos*.

913 *División*.—El estudio de la materia de los seguros marítimos se dividirá en tres secciones: Sección I. Principios generales. De los riesgos, de las cosas aseguradas, de la prima. Formas del contrato.—Sección II. De las obligaciones del asegurador, de la acción de averías y del abandono.—Sección III. De las obligaciones del asegurado y del privilegio que garantiza el crédito de la prima.

SECCIÓN 1ª—PRINCIPIOS GENERALES.—NATURALEZA DEL CONTRATO.—DE LOS RIESGOS.—DE LAS COSAS ASEGURADAS.—DE LA PRIMA.—FORMAS DEL CONTRATO.

914. El contrato de seguro es un contrato sinalagmático perfecto y aleatorio. Como todos los contratos que se refieren al comercio de mar, constituye un acto de comercio, art. 633 (núm. 35) (1).

En todo seguro marítimo hay tres cosas esenciales: 1º, los riesgos corridos por la cosa del asegurado y los cuales toma á su cargo el asegurador; 2º, una cosa asegurada que está expuesta á tales riesgos; 3º, una remuneración llamada *prima* (ó costo del seguro) que el asegurado se obliga á pagar al asegurador. En otros términos, el asegurador se

(1) Art. 75 fracs. VIII, XV y XVI del Cód. de Comercio de México.

compromete á soportar mediante una prima, los riesgos corridos por la cosa asegurada. Es indispensable hablar de cada uno de los tres elementos del seguro marítimo.

915. *De los riesgos*.—No puede haber contrato de seguro sin que el bien del asegurado esté expuesto á los riesgos de mar. Si una persona se obligara hacia otra á pagarle una suma de dinero para el caso en que se produjera un accidente de mar, aun cuando ésta no tuviera ningún bien expuesto á riesgos marítimos, esto sería un juego ó una apuesta para lo cual se rehusaría toda acción judicial (art. 1,965 del Código civil) (1). No haciendo sufrir perjuicio al pretendido asegurado la realización del riesgo, realizaría una utilidad, si pudiera exigir la suma que se le ha prometido. La idea, según la cual no hay seguro válido sin riesgo corrido por el asegurado, se expresa frecuentemente con las fórmulas siguientes: *el contrato de seguro no es sino un contrato de indemnización; el contrato de seguro no es un medio de adquirir, sino un medio de conservar*. De esta idea fundamental la ley ha sacado, sin formularla, consecuencias prácticas importantes:

a. El contrato se desvanece, si en el momento en que se celebra, las cosas aseguradas no están todavía expuestas á los riesgos de mar y no están expuestos á ellos á continuación: esto es lo que se produce cuando el navío asegurado no hace el viaje proyectado ó cuando las mercancías aseguradas no son trasportadas por mar (2).

b. No se puede asegurar una cosa por una suma superior á su valor. De otro modo, para el excedente, el contrato no sería un contrato de indemnización; el asegurado realizaría, en caso de pérdida, una utilidad, lo que le daría interés en la pérdida y sería peligroso. En la práctica, la dificultad de valorización de los navíos y de las mercancías

(1) Arts. 2,772 y 2,773 del Cód. civil del Distrito Federal de México.
(2) Art. 856 frs. VI y VII del Cód. de Comercio de México.

y la necesidad para las compañías de seguros de tener contentos á sus clientes que han exagerado el valor de la cosa asegurada, hacen que esta regla no se observe de una manera rigurosa.

¿Qué sucede, en principio, cuando el seguro se hace por una suma que excede al valor de la cosa asegurada? El Código distingue, según que ha habido mala fe del asegurado ó simple error de su parte. En caso de fraude, el seguro es malo; sólo el asegurador puede aprovecharse de esta nulidad y tiene derecho entonces á una indemnización de un medio por ciento de la suma asegurada, arts. 357 y 358, párrafo último. En el caso contrario, el contrato es válido hasta la concurrencia del valor real de la cosa asegurada y para el excedente hay nulidad; esta puede ser pedida por el asegurado como por el asegurador; éste recibe la prima correspondiente al valor del contrato que subsiste y por el excedente una indemnización de un medio por ciento, art. 358 (1).

c. No se puede hacer asegurar varias veces la misma cosa contra los mismos riesgos, de manera que en total excedan los seguros al valor completo de las cosas aseguradas. Es claro que, al contrario, se puede contratar para una misma cosa un número ilimitado de seguros por riesgos diferentes. Así, un navío puede ser asegurado por su valor completo contra los riesgos de mar y serlo también válidamente en seguida por este mismo valor contra los riesgos de guerra.

¿Qué sucede cuando el monto de los diversos seguros reunidos excede al valor de la cosa asegurada (se dice á veces en este caso que hay doble seguro)? Se hace todavía una distinción, según que ha habido ó no mala fe del asegurado. El art. 359 prevé el caso en que no hay mala fe.

(1) Art. 856 fr. VIII del Cód. de Comercio de México.

Entonces, sin el permiso seguro en fecha cubre el valor completo de la cosa asegurada, subsiste solo; los aseguradores que han firmado los contratos subsecuentes son librados y no reciben sino el medio por ciento de la suma asegurada. Si el valor completo de la cosa no está asegurado por el primer contrato, los aseguradores que han firmado los contratos subsecuentes, responden del excedente, siguiendo el orden de las fechas. A fin de facilitar la aplicación del art. 359, que consagra la regla del orden de las fechas, el Código (art. 332) prescribe fechar las pólizas de seguros y aun indicar si han sido suscritas antes ó después de medio día.

Si hay fraude, todos los seguros, aun los primeros en fecha, pueden ser anulados á petición de los aseguradores (1).

d. El seguro es nulo, en principio, cuando la cosa asegurada había ya perecido ó, al contrario, había llegado á buen puerto al tiempo de la conclusión del contrato de seguro, arts. 365 y 366 (2).

916. *De la cosa asegurada.*—El segundo elemento esencial del seguro marítimo es una cosa asegurada que está expuesta á los riesgos de mar de que responde el asegurador. El Código de Comercio (art. 334), admitía como regla que el seguro *puede tener por objeto. . . cualesquiera cosas ó valores estimables en dinero, sujetos á los riesgos de la navegación*. Pero ponía numerosas excepciones á esta regla, enumerando en el art. 347, ciertas cosas expuestas á los riesgos de mar que no podrían ser aseguradas, estas excepciones han sido suprimidas por la ley de 12 de agosto de 1883. He aquí á este respecto el cambio que resalta de tal ley cuyas disposiciones modifican los arts. 334 y 347 del Código de Comercio.

(1) Art. 857 del Código de Comercio de México.

(2) Arts. 859 á 861 del Código de Comercio de México.

El Código de Comercio no se había limitado á prohibir cualquier seguro que tuviera por resultado hacer realizar una utilidad al asegurado, es decir, colocarlo, en caso de siniestro, en una situación mejor que en caso de feliz arribo. Todas las personas que tienen intereses expuestos á los riesgos de mar, se proponen, no solamente á no sufrir pérdidas retirando intactas sus cosas de la expedición marítima, sino también realizar una utilidad. En caso de siniestro, estas personas sufren una pérdida propiamente dicha (*damnum emergens*) y son privadas al mismo tiempo del beneficio con que contaban (*lucrum cessans*). El Código de Comercio, como la Ordenanza de 1681, había consagrado un sistema según el cual el seguro marítimo podía garantir contra las pérdidas, pero no contra las privaciones de ganancia. En otros términos, el seguro marítimo, según el Código, bien podía colocar, en caso de siniestro, al asegurado en la situación pecuniaria en que se encontraba antes de la partida; pero no en la que hubiera estado en caso de feliz arribo. La ley de 12 de agosto de 1885, ha desbaratado este sistema restrictivo y permitido los seguros gracias á las cuales el asegurado está, en caso de siniestro, colocado en la situación en que hubiera estado después del feliz arribo. A fin de determinar qué cosas pueden ó no ser aseguradas y explicar las innovaciones de la ley de 12 de agosto de 1885, se hablará sucesivamente de las diferentes personas que tienen cosas expuestas á los riesgos marítimos y, á propósito de cada una de ellas, se indicarán las cosas que ella puede hacer asegurar.

917. *Seguros de los propietarios de navíos.*—El propietario de un navío arriesga perder su embarcación con sus accesorios, es decir, todos los gastos exigidos por la expedición (compra de víveres, de municiones, salarios de las gentes de mar, etc.). Además, el riesgo de ser privado enteramente de la utilidad con que cuenta. Esta utilidad consiste en el excedente del flete sobre los gastos de navega-

ción y la suma representada por el deterioro del navío (*flete neto*). En efecto, en caso de feliz arribo, el propietario de un navío tiene una embarcación que la navegación ha deteriorado en cierta medida y que, por consiguiente, ha disminuido de valor, puesto que ha soportado gastos ó accesorios. Compensa el deterioro del navío y sus gastos con una parte del flete; el excedente (*ó flete neto*) constituye para él una utilidad. En caso de pérdida del navío y de las mercancías, pierde el navío, en su estado de deterioro, con sus accesorios; además, es privado del flete neto con que contaba á título de ganancia. Un ejemplo hará más claras estas ideas; supongamos:

- a. Un navío que tiene un valor de 200,000 francos.
- b. Los gastos accesorios que ascienden á 5,000 francos.
- c. Un flete de 20,000 francos.
- d. El deterioro de 1,000 francos.

Si el navío llega á buen puerto, ¿cuál será la situación del propietario? Habrá conservado un navío cuyo valor es de 200,000 francos. El flete de 20,000 francos le servirá para compensar el deterioro del navío y para pagar los gastos que ascienden á 5,000 francos, de tal manera, que el flete neto que constituye su ganancia será de 14,000 francos. Pero si el navío y las mercancías llegan á perecer, el propietario perderá su embarcación en el estado en que habría llegado á su destino ó sean 200,000 francos; perderá además los 5,000 francos de gastos que no podrán cubrirse con el flete, por lo mismo que este no es debido (art. 302); en fin, será privado de la utilidad consistente en el flete neto de 14,000 francos.

Para que el propietario sea enteramente cubierto por el seguro, es necesario que pueda asegurar, además del navío según su valor, y los gastos, el flete neto. El Código de Comercio admitía el seguro del navío según su valor á la partida y el de los gastos; pero no el del flete por causar. El propietario de un navío no podía, pues, ponerse al abri-

go de la privación de ganancia resultante de que no cobrara flete. En el caso supuesto, el propietario del buque podía hacer asegurar el navío por 201,000 francos, los gastos por 5,000 francos; pero el seguro del flete neto (14,000 francos) era prohibido. La ley de 12 de agosto de 1885, permite al propietario de un navío asegurar: 1º, el navío según su valor á destino; 2º, sus gastos; 3º, *el flete neto*. Pero es preciso siempre tener en cuenta el principio según el cual el seguro no es sino un contrato de indemnización; en consecuencia, el propietario de un navío no podría asegurar sus gastos (5,000 francos) y el flete bruto (20,000 francos). Con semejantes seguro estaría colocado, en caso de siniestro, en situación mejor que en caso de feliz arribo, puesto que recibiría del asegurador todo el flete completo y no soportaría sobre este flete los gastos que percibiría gracias á un seguro, de tal manera que los gastos estarían asegurados dos veces si hubiera contravenido á esta regla; se dice entonces que habría seguros *acumulativos*. El seguro sería nulo en caso de fraude del asegurado; sería reducido en la suma dos veces asegurada, si no había fraude ó el seguro más reciente sería reducido, si había dos ó más seguros sucesivos, art. 334, párrafo último.

918. *Seguros en favor de los propietarios de mercancías.*—Los cargadores de mercancías se proponen diariamente alcanzar una utilidad; cuentan con que el precio de venta de estas mercancías en el puerto de destino bastará no solamente para reembolsarles del costo de producción ó del precio de compra, sino también de los gastos de transporte y de las expensas accesorias (flete, derechos de aduana, derechos de concesión, etc. . . .) y con que además habrá un excedente que constituirá su utilidad. Esta utilidad no es cierta; porque puede suceder que en el puerto de permanencia las mercancías se vendan en un precio igual ó aun inferior á las sumas desembolsadas para comprarlas y hacerlas trasportar; así, se dice que hay *utilidad esperada*.

En caso de pérdida de las mercancías un cargador pierde todos sus reembolsos (precio de compra, flete no restituable, etc. . . .) y además, es privado de la utilidad con que contaba. El Código de Comercio, como la ordenanza de 1681, permitía el seguro de los diversos desembolsos hechos por el asegurado; pero no el de utilidad esperada. La prohibición del seguro de esta utilidad ha sido suprimida por la ley de 12 de Agosto de 1885 (Código de Comercio, art. 334). Este seguro se realiza fácilmente por lo mismo que las mercancías están aseguradas conforme al valor que tendrán en el puerto de destino. Pero es claro que el propietario de mercancías no podría á la vez hacerlas asegurar según su valor en el puerto de destino y hacer asegurar los gastos relativos al transporte; habría en esto un doble empleo porque estos gastos se encuentran comprendidos en el precio en el puerto de destino (1).

919. *Prestamista á la gruesa.*—El préstamo á la gruesa es un contrato por el cual el prestamista conviene con el que pide prestado que, en caso de feliz arribo de un navío ó de un cargamento, la suma prestada será reembolsada con un interés llamado *provecho marítimo* ó *prima de gruesa*; pero que en caso de pérdida del navío ó de la carga no habrá lugar al reembolso ni aun del capital prestado. Resulta de aquí que el prestamista á la gruesa está expuesto, en caso de siniestro, á perder el capital prestado y á no realizar la utilidad consistente en el provecho marítimo que logra en caso de feliz arribo. El Código de Comercio permitía al prestamista á la gruesa asegurar el capital prestado; pero prohibía el seguro del provecho marítimo. El art. 334, modificado por la ley de 12 de Agosto de 1885, autoriza este último seguro (2).

920. *Mutuatarios á la gruesa.*—Es claro que el que to-

(1) Arts. 823, 824, 827 y 829 del Cód. de Comercio de México.

(2) Art. 794 del Cód. de Comercio de México.