

**“LOS RIESGOS EN EL MAR Y SU RELACION  
CON EL CONTRATO DE SEGURO MARITIMO”.**

**T E S I S**

**QUE PARA OBTENER EL TITULO DE**

**LICENCIADO EN DERECHO**

**P R E S E N T A**

**GERARDO FRANCISCO CAMPOS MARTINEZ**

**MEXICO D. F.**

**1969**



Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

*A la memoria  
de mi Padre*

*A mi madre con  
eterno reconocimiento  
a su abnegación.*

*A mis hermanos*

*A mis Tios Mario Aguilera Dorantes  
y Teodosia M. de Aguilera con profun-  
do Agradecimiento.*

*A mis maestros, Raul Cervantes Ahumada,  
y Genaro Gongora Pimentel por su valiosa  
ayuda en la elaboración de este trabajo.*

*A mis Amigos*

**TOMO I**

**CONCEPTO DE RIESGO MARITIMO.**

**LAS FORTUNAS DE MAR.**

**EL SINIESTRO.**

**RIESGOS CUBIERTOS POR EL SEGURO MARITIMO.**

**RIESGOS EXCLUIDOS.**

- a) EL VICIO PROPIO DEL BUQUE.
- b) LA BARATERIA.

**LOS RIESGOS DE GUERRA.**

**LOS RIESGOS SEGUN NUESTRA LEGISLACION.**

CONCEPTO DE RIESGO MARITIMO.- Los riesgos marítimos -- han sido denominados de diferentes maneras, tales como -- "accidentes de mar" y "siniestros marítimos".

Un autor italiano del siglo XVII - TARGA - (1) definió al riesgo marítimo como "todo riesgo que sucede en el mar o por el mar" al respecto SCHULDREICH TALLEDA (2) nos dice que "el riesgo marítimo es el riesgo que se produce -- a causa de un hecho que tiene su origen en el mar o que -- tiene su origen en otra circunstancia, pero que se realiza en aquel".

Ripert (3) considera que el riesgo del mar "es el --- riesgo que puede sobrevenir en el curso de una expedición--marítima".

No ha sido posible elaborar una definición precisa de los riesgos marítimos; pero la mayoría de los autores coinciden en señalarlos como accidentes que se producen en el mar o que surgen a consecuencia de él, aunque en realidad no es necesario que dichos siniestros deriven del mar pues basta el hecho de que éste sea el lugar donde los accidentes se producen.

(1) MANUEL TARGA.- Sin título y sin página.

(2) SCHULDREICH TALLEDA HECTOR A.- "Derecho de la navegación". 4a. edición pág.218 Buenos Aires 1963.

(3) RIPERT.- "Compendio de Derecho Marítimo". Traducc. de -- Pedro G.Sanmartín. Buenos Aires 1954 pág. 428.

Algunos de esos riesgos provienen directamente de la acción del mar como la tempestad, el naufragio, el varamento y otros que acontecen simplemente en el mar, en ocasión de la navegación como el fuego, la echazón y el saqueo.

Por lo tanto, no puede asimilarse el riesgo marítimo al causado únicamente por el mar; es indudable que todo daño causado por el mar y que tenga las características de un accidente fortuito o de fuerza mayor, tendrá en todo caso el carácter de un riesgo marítimo, pero no tendrá necesariamente ese carácter todo siniestro que, sin ser ocasionado por el mar se produzca en el mar durante o con ocasión de la navegación, también puede decirse que tienen el carácter de riesgos marítimos todos aquellos accidentes -- que son inherentes a la navegación.

En el concepto de riesgo va contenido el peligro respecto de la posibilidad de que surja el acontecimiento dañoso tanto para la nave como para su cargamento, la situación de peligrosidad se encuentra en el hecho de la navegación de tal manera, que el riesgo se encuentra en relación directa con el peligro en tal forma, que el comienzo y el término del riesgo, coinciden con el comienzo y el término del estado de peligro.(4)

Existen según Ripert (5) "una extensión muy notable del

(4) BRUNETTI.- "Derecho Marítimo Privado" T.I pág.450.

(5) RIPERT.- "Compendio de Derecho Marítimo" Traducc.de Pedro G. Sanmartín pág. 437 BUENOS AIRES 1954.

seguro marítimo a riesgos que, por su causa no son riesgos-marítimos".

LAS FORTUNAS DE MAR.— El artículo 350 del código de Comercio francés señala: PERTENECEN A LOS RIESGOS DE LOS ASEGURADORES, TODA PERDIDA Y DAÑO QUE OCURRA A LOS OBJETOS ASEGURADOS POR TEMPESTAD, NAUFRAGIO, ENCALLADURA, ABORDAJE FORTUITO, CAMBIO FORZADO DE DERROTA, DE VIAJE O DE BUQUE, POR ECHAZON, FUEGO, CAPTURA, SAQUEO, DETENCION POR ORDEN DE AUTORIDAD, DECLARACION DE GUERRA, REPRESALIAS. Después de esta enumeración concluye así: Y GENERALMENTE POR TODAS LAS OTRAS FORTUNAS DEL MAR.

La expresión final destruye el alcance de la enumeración y nos plantea la cuestión de saber, que se entiende por fortuna de mar.

Al decir de Ripert (6) "la palabra fortuna evoca la idea del caso fortuito; el origen es el mismo y el sentido que se le dá también; el contrato de seguro es un contrato aleatorio y las partes no deben de hacer nada para ocasionar el riesgo, y para que el contrato conserve su carácter aleatorio, es preciso que haya fortuna de mar, es decir caso fortuito".

Sigue diciendo Ripert, que partiendo de ese concepto la enumeración del 350 comprende todos los eventos que son considerados como casos fortuitos o de fuerza mayor, si dichos

(6) RIPERT.— Ob. cit. página 428.

eventos surgen a consecuencia de los peligros del mar o de hechos de guerra, en cambio el artículo de referencia señala que el asegurador no responde de la baratería del capitán o de la tripulación. Además nos dice el autor de mención que es preciso dividir los riesgos según las pólizas:

1o.- Los riesgos marítimos que son cubiertos por los aseguradores y,

2o.- Los riesgos de guerra que actualmente no son cubiertos por la póliza ordinaria.

EL SINIESTRO.- En el siglo pasado se considero que siniestro en el comercio marítimo era toda desgracia o accidente del mar que causa algún daño a la nave o a su cargamento.

Brunetti (7) dice: "en el seguro de interés se entiende por siniestro al evento productor del daño patrimonial que el asegurador está obligado a resarcir de conformidad a lo que establece la ley o el contrato".

Según sigue diciendo Brunetti, los elementos del siniestro son los siguientes:

1.- Debe causar un daño, pues en materia de seguro es necesario que se actualice la obligación principal del asegurador de indemnizar los daños causados y el derecho del asegurado de exigir algo.

(7) BRUNETTI.- Derecho Marítimo Privado.- Tomo I pág.452.-

2.-Debe de producirse dentro de un ámbito espacial de validez.

3.-Debe de producirse dentro de un ámbito temporal de validez.

4.-Debe existir una relación de causalidad, esto es, - que el daño resultante haya sido causado precisamente por la realización del riesgo asegurado.

Continúa señalando el mismo autor que para la existencia de la relación de causalidad deben existir dos elementos:

1o.- Que la realización de los riesgos asegurados haya dado vida a una condición del resultado, o sea, a un antecedente sin el cual no se habría verificado el resultado del mismo.

2o.- Que el resultado no se deba exclusivamente a la realización de riesgos no asegurados; así tenemos que las causas o riesgos sobrevenidos no asegurados, excluyen la relación de causalidad cuando por si solos han sido suficientes para determinar el resultado dañoso.

Al respecto Fariña (8) dice: "el riesgo tiene que --- ofrecer una relación directa de causalidad con el perjuicio, no basta una presunción, es necesaria la prueba de --- que el riesgo ha sido la causa directa del siniestro o da-

(8) FARINA.- Derecho Comercial Marítimo.- Tomo IV.

no ocasionado".

Según sigue diciendo el mismo autor, pueden ser causas del siniestro: el caso fortuito, la fuerza mayor y la culpa de personas empleadas por el asegurado. Y diferenciándose de otros autores incluye entre las causas del siniestro al vicio propio y la culpa personal del asegurado.

En cuanto a la culpa personal del asegurado, la mayoría de los autores se adhieren a la no responsabilidad de los aseguradores por los daños ocasionados por siniestros debidos a esta causa. En ese sentido se pronuncia también Ripert (9)

RIESGOS CUBIERTOS POR EL SEGURO MARITIMO.- Según Mez--zera (10) "de acuerdo con el sistema adoptado por el Código Uruguayo, el asegurador responde por todos los accidentes y riesgos marítimos provenientes de causas fortuitas o de fuerza mayor y no responde de las consecuencias derivadas de la culpa del asegurado o del vicio propio de los bienes asegurados".

Por lo tanto, existen riesgos que normalmente se hayan incluido en el seguro marítimo y otros riesgos que deben considerarse excluidos del mismo.

(9) RIPERT.- Remitimos a lo expuesto en la nota 6.-Ob. cit. página 428.

(10) MEZZERA ALVAREZ RODOLFO.- Curso de D. Marítimo.-Pág.

Continúa señalando el autor arriba citado que existe una diferencia entre el seguro marítimo y los seguros terrestres contra daños, donde los contratantes deben indicar precisamente el riesgo a cuya producción condicionan el pago de la indemnización pactada, mientras en el seguro marítimo, a falta de una previsión expresa de la póliza responde el asegurador por todos los accidentes del mar que pueden ocasionar un daño, pérdida o gravamen a los bienes asegurados. Sin embargo, los contratantes pueden convenir en cada caso, sobre los riesgos que serán a cargo del asegurador y sobre el alcance de su responsabilidad.

Señala además el autor de referencia, que dentro del conjunto de riesgos que el legislador hace de cargo del asegurador marítimo, podrían distinguirse LOS ESPECIFICAMENTE-MARITIMOS inherentes a toda expedición marítima como el varamiento, la tempestad, el naufragio y LOS RIESGOS DE GUERRA como el apresamiento, el saqueo, embargo o detención por orden de autoridad o potencia extranjera, etc.

Continúa refiriendose el mismo autor al Código Uruguayo y nos señala que éste ha seguido la tradición de su similar francés, y la ordenanza de 1681 incluye en una misma categoría a ambas clases de riesgos; este sistema tiene su explicación en que antiguamente los llamados riesgos de guerra eran muy comunes en la navegación, más tarde con la desaparición de la piratería y el corso, los riesgos de guerra se hicieron más excepcionales y fueron excluidos de las

pólizas, dicha exclusión se debe inevitablemente en todas las pólizas que prevén los riesgos marítimos ordinarios.

Los riesgos de guerra dan motivo a la formación de un seguro especial; las circunstancias de que los riesgos de guerra y los riesgos marítimos ordinarios son objeto de seguros separados, plantea dificultades en los casos en que se hace preciso determinar si el daño se ha debido a uno o a otro riesgo.

Al decir de Benitez de Lugo R. (11) "cuando en tiempo de guerra se pierde un buque sin poder obtenerse noticias de su paradero, si ese buque ha sido objeto de dos seguros diferentes, es necesario determinar si la pérdida se debe a un hecho de guerra o a un hecho propiamente marítimo".

Continúa señalando dicho autor que otra dificultad -- que plantea el seguro de riesgos de guerra, consiste en determinar el alcance y extensión de ese concepto, estableciendo cuando ha comenzado y terminado el estado de guerra, que actividades deben considerarse como actos de guerra y cuando la guerra no es más que una insurrección o guerra civil.

Sigue diciendo el mismo autor que el objeto del seguro es cubrir los daños que puedan ocurrir, no los eventos que puedan presentarse.

(11) BENITEZ DE LUGO R.- Tratado de Seguros Vo.I Madrid -- 1955 Ed. Reus Pág. 482.

Según Brunetti (12) "los riesgos del mar recaen sobre las cosas que se hallan expuestas por daños ocasionados en eventos de fuerza mayor o derivados del hecho del hombre, pero extraños en su proceso causal a la actuación del asegurado y susceptibles de una previsión normal".

Sigue diciendo Brunetti que la varada del buque se asemeja al encallamiento de la nave en la arena, en las rocas o en la costa y obliga al asegurador a responder de los gastos y expensas extraordinarias realizados con ocasión de la operación de ponerlo a flote.

Respecto al temporal señala Brunetti que es la violenta agitación de las aguas o de los vientos que provocan una anomalía en el estado del mar. Según Brunetti (13) "el viento sopla en tempestad o temporal cuando su velocidad alcanza de 18 a 30 metros por segundo, no debiendo confundirse con lo que la generalidad ha llamado mal tiempo y mar gruesa; en cuanto los vientos fuertes y los vientos contrarios constituyen sucesos normales de la navegación"; así encontramos, las borrascas que dominan en determinados mares en forma periódica; por ejemplo, en el Golfo de Gascuña y a lo largo del cabo Finisterre durante el mes de octubre por lo que el mal tiempo que ocurre de manera normal, no entra pues, en el concepto de riesgo asegurable, siendo el temporal o tempestad un mal tiempo excepcional.

(12) BRUNETTI.- Ob.cit. Tomo III página 453.

(13) BRUNETTI.- Ob.cit. Tomo III página 455.

"En lo tocante al naufragio nos dice dicho autor que es la pérdida o ruina de la embarcación en el mar, río o lago - navegable, el sumergimiento del buque, la destrucción por el fuego de toda la arboladura y partes vivas de manera que que de solo el caco destruído, aunque flote; la navegación errante del buque abandonado por su tripulación".(14)

"Actualmente, según Benitez de Lugo R. (15) la noción de naufragio no tiene más que una importancia teórica y se practica como caso de abandono de la nave en las pólizas --- cuerpo y en el seguro de la avería simple y en lo que toca a las vicisitudes que se presentan cuando se quiere diferenciarlo del abordaje y del hundimiento en el interior de un puerto".

"Por lo que toca al abordaje fortuito, los aseguradores no responden de los perjuicios ocasionados a un buque o mercancía a consecuencia de faltas del capitán del buque asegurado, ya que según señala Benitez de Lugo R.(16) "en la legislación española, el asegurador no responde de la baratería del capitán a no ser que fuere objeto del seguro".

Según Benitez de Lugo R. (17) "la echazón es la avería denominada tipo o riesgo típico, asumida por el asegurador -

(14) DE COURCY CIT. POR BRUNETTI. Tomo III op.cit.pág.456.

(15) BENITEZ DE LUGO R.- "Tratado de Seguros" tomo II pág.483

(16) ARTICULO 756 del C.de Comercio Español comentado por B. de Lugo R.

(17) BENITEZ DE LUGO R.- Op.cit. página 490.

como hecho que da lugar a la avería común, cuando en ella - no converjan las características señaladas por la ley como avería simple", consistiendo en el siniestro voluntario de una parte del buque o del cargamento realizado por el capitán en beneficio del salvamento común, siendo necesario para quedar asegurado que sea resultante de un sacrificio voluntario".

Continúa señalando el autor de referencia, que las reglas de York y Amberes exigen para que la echazón sea considerada como avería gruesa, que el cargamento sea transportado de acuerdo con las reconocidas costumbres del comercio.

Continúa señalando el autor antes mencionado, que en cuanto al fuego o explosión, las legislaciones no se ponen de acuerdo respecto a cubrirlo o a excluirlo en lo que toca a la explosión, existe la tendencia moderna de cubrir este riesgo, no solo por causa de explosión interna o sea producida dentro del casco del buque, sino también la externa, o sea la producida por elementos procedentes de tierra o del aire o flotantes, según consta en la póliza del Instituto de Aseguradores de Londres.

Según Benitez de Lugo R. (18) "cuando surge el incendio a bordo por causa del fuego o explosión, puede haber --  
provenido por los siguientes motivos:

1.-Como resultado del vicio propio de las cosas, por -

(18) BENITEZ DE LUGO R.- Op.cit. página 491.

ejemplo en caso de la combustión interna de las mercancías - que ocurre de manera espontánea; ya sea a bordo o si estuvie- ran depositados en tierra, siempre que se hayan alzado por - orden de autoridad competente para reparar el buque o bene- - ficiar al cargamento o sea debido a combustión interna de -- las carboneras de los buques de vapor.

2.-Por causa fortuita, como por ejemplo el rayo.

3.-Por falta del capitán o individuo de la tripulación.

4.-Por el enemigo.

Sigue diciendo dicho autor que, el asegurador no es res- ponsable de la falta del capitán ni de los vicios de la cosa asegurada, el incendio ocasionado por una de estas causas no engendra responsabilidad por parte del asegurador; la póliza española excluye en el seguro de mercancías inflamables o -- explosivas, el riesgo de incendio y explosión y sus conse- --- cuencias.

Según el autor de mención, son consideradas como mate- -- rial no inflamable ni explosivo; los algodones, aguardientes y provisiones de guerra que lleven los buques para su defen- sa propia.

En España, nos indica Félix Benitez de Lugo, (19) "el - asegurador responde de los riesgos de incendio causado por - el enemigo únicamente cuando dichos riesgos se encuentren --

(19) BENITEZ DE LUGO FELIX.- "Tratado de Seguros" Tomo II -- página 859.

comprendidos en el seguro".

Umberto Pipia (20) señala "en principio, el incendio - estallado en el mar en el transcurso de la navegación debe- reputarse fortuito, mientras no haya prueba que demuestre - lo contrario, esto es, que ha habido dolo o culpa".

Prospero Ascoli (21) hace mención a que la Regla III - de York y Amberes señala que el daño causado a un buque y - su cargamento o a cualquiera de ambos por agua o de otro mo- do, para la extinción del fuego a bordo incluso el que sur- ja al varar o hundir la nave para apagar un fuego a bordo, - será considerado como avería gruesa, sin embargo ningún abo- no se hará por un daño causado a las partes del buque y del cargamento a granel o a las mercancías que se hubieren in-- cendiado". Además señala el autor citado que en lo tocante- a la tempestad se le puede considerar como la violenta agi- tación de los vientos y el revolvimiento de las aguas del - mar; aunque indica que es de hacerse notar que tanto los -- chubascos como los ciclones reciben la misma denominación, - pero respecto a la lluvia y a la nieve no se puede conside- rar que constituyen por si mismas, siniestros marítimos; em- pero sigue señalando Ascoli que el agua se introduzca en un buque cuyas escotillas no estuviesen bien protegidas, si se-

(20) UMBERTO PIPIA "Trattato de Diritto Marítimo" Tomo II - página 859.

(21) PROSPERO ASCOLI "Del Com.Mar y de la nav. Tomo II pági- na 360.

puede decir que constituyen un siniestro marítimo, según resolución del Tribunal de Casación de Turín, el cual dictó sentencia en el sentido de que los aseguradores de las mercancías son responsables de las pérdidas de las mismas, --- cuando dicha pérdida sea ocasionada por una vía de agua durante la tempestad.

Sigue señalando el autor antes referido, que una vía de agua durante la tempestad puede traer como consecuencia; el naufragio, la varadura, el choque, el cambio de ruta, de viaje o de buque y la echazón. No obstante lo antes dicho, --- el mar hinchado o grueso no puede ser para el asegurador --- del buque un caso fortuito a cargo del mismo, ya que el mar hinchado es algo normal en la navegación ordinaria, y cualquier buque debe estar capacitado para navegar en tales --- circunstancias.

Dice Próspero Ascoli (22) que "hay un caso de naufragio, cuando el buque debido a una tempestad, huracán, rayo o por cualquier otro tipo de siniestro marítimo se hunde --- sin dejar huella o cuando arrojado sobre la playa o sobre las rocas, no le es posible volver al mar".

Continúa diciendo Ascoli que el naufragio es considerado por sí mismo como un accidente o siniestro marítimo, sin embargo, no es cierto que ocurra el naufragio únicamente --- cuando sea ocasionado por una tempestad o por el ímpetu de-

(22) P.ASCOLI.- Ob.cit. página 361.

los vientos o del mar o por un choque o varadura fortuita; sin que no constituya por si mismo un accidente o siniestro marítimo, tal como lo determinó el Tribunal de Casación de Florencia en 1884.

Sigue señalando el autor de referencia, que en lo que respecta al seguro; una vez probado por el asegurado el buen estado de navegabilidad del buque anterior al hundimiento; dicha prueba se considera suficiente, y no está obligado el asegurado a proporcionar ninguna otra prueba; por lo tanto tocaría al asegurador la obligación de probar que el hundimiento ocurrió por culpa del capitán o vicio inherente al buque.

Generalmente, sigue diciendo Ascoli, el naufragio dá lugar a la pérdida total del buque y del cargamento, se le considera como un siniestro mayor y se diferencia de la avería particular; en que ésta consiste en un daño o pérdida parcial ocasionados por caso fortuito o de fuerza mayor.

"Se conoce por echazón, al decir de Ascoli, (23) al sacrificio voluntario del cargamento o de los aparejos, total o parcialmente, con objeto de salvar el buque, las mercaderías y los pasajeros, llevado a cabo por el capitán".

Con respecto a lo anterior sigue diciendo el mismo autor que no importa que las cosas objeto de la echazón estuvieren o no aseguradas (cubiertas por el seguro). En caso

(23) P.ASCOLI.- Op.cit. página 363.

de que estuvieran aseguradas, el asegurador estaría obligado a reembolsar el valor de las cosas echadas; en el segundo caso, tendría que pagar las contribuciones debidas por el asegurado, por las mercaderías aseguradas y no echadas.

Sin embargo, sigue diciendo, es de advertirse en el primer caso, que aunque el asegurado tenga acción en contra de los demás obligados a contribuir por avería, conserva el derecho a exigir directamente a los aseguradores la indemnización por todas las pérdidas sufridas, si la cosa desaparecida total o parcialmente hubiera estado asegurada. "Esto(24) viene a resultar de la naturaleza misma del contrato, por cuyo motivo, la obligación de los aseguradores en general es directa hacia el asegurado, el cual aspira, no únicamente a que se le reembolse del daño sufrido sino también desea una indemnización cierta, por el mismo".

RIESGOS EXCLUIDOS. - Los riesgos excluidos son aquellos riesgos de los cuales el asegurador no responde, y pueden ser:

a) Los que derivan de culpa o hechos del asegurado y de sus agentes; y,

b) Los que tienen por origen el vicio propio de los bienes asegurados.

Un ejemplo de los primeros lo constituyen, el cambio voluntario de ruta, la prolongación voluntaria del viaje, -

(24) P.ASCOLI.- Ob.cit. Tomo II página 663.

la mora del capitán en emprender el viaje, la separación espontánea de un convoy y la baratería del capitán o de la tripulación.

Ejemplo de los segundos son: El vicio intrínseco, la mala calidad o el mal acondicionamiento del objeto asegurado, la merma o el derramamiento de líquidos, la disminución natural de aquellos artículos que por su calidad son susceptibles de disolución, disminución o quiebra en peso y medida.

Por diversas razones, señala Brunetti (25) los aseguradores fueron llevados a excluir convencionalmente ciertos riesgos que son de constatación difícil como son los siguientes:

a) Daños causados por los gusanos, por las ratas, por las medidas sanitarias, picadura de líquidos. Se excluyen de igual manera las consecuencias de las huelgas y los lock outs, de los tumultos y otros hechos analogos.

En fin y dada la frecuencia de los robos, excluyeron también el robo de los riesgos asegurados; salvo que se estipule alguna cláusula adicional.

En lo que respecta al cambio de derrota durante el viaje o de buque, se considera según Brunetti (26) que

(25) BRUNETTI.- Op.cit. Tomo IV Vol. II página 590.

(26) BRUNETTI.- Op.cit. página 459.

"hay cambio de viaje cuando sin cambiar el itinerario se prolonga o se acorta ordenando la descarga en puerto más lejano o más próximo del señalado para la entrega de las mercancías". Sigue diciendo el mismo autor que hay cambio de buque cuando opera la sustitución indicando en el contrato de fletamento o de transporte si es nuevo o vetusto.

Por supuesto, sigue señalando el mismo Brunetti, que si el cambio hubiera ocurrido antes de comenzar los riesgos por hecho del asegurado, en tal caso el seguro debía considerarse ab-origine inoperante (esto de conformidad con el artículo 614 del Código de Comercio Italiano comentado por Brunetti).

a) EL VICIO PROPIO DEL BUQUE.- es siempre excluido aunque actualmente no tiene la importancia que tenía en la antigüedad. Es raro que un buque adolezca actualmente de un vicio propio y aún más difícil que se le pueda demostrar.

Haciéndose a la mar un buque amparado por un certificado de navegabilidad, entregado por el estado, es casi imposible demostrar, cuando está amparado por dicho certificado, que pereció en el mar a consecuencia de un vicio propio.

Ripert (27) señala que "hay que diferenciar el vicio de la vetustez" y sigue diciendo que los aseguradores con

(27) RIPERT.- Op.cit. página 436.

cen la edad del buque, y a menos que no haya una reticencia no se puede alegar que el buque era demasiado viejo para resistir los peligros del mar, ya que lo aceptaron.

Continúa Ripert manifestando que el vicio propio debe entenderse como un defecto conocido por el armador y que impediría al buque resistir los embates del mar en el transcurso de la navegación.

Sigue diciendo Ripert que en relación con el vicio propio del buque, el vicio propio de la mercancía resulta todo lo contrario ya que este último es invocado muy a menudo -- por los aseguradores.

Este vicio propio de la mercancía es el defecto del embalaje o de la sensibilidad excepcional a los riesgos, que trae como consecuencia que la mercancía no soporte el viaje por mar y que se deteriore durante el viaje. El artículo 831 fracción VI del código de comercio excluye de las responsabilidades de los aseguradores los siniestros producidos por vicio propio, sin embargo ha sido derogado por el artículo 238 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, que establece que si son a cargo de los aseguradores los daños y pérdidas que se produzcan por vicios ocultos, de allí se desprende que no serán responsables de los vicios propios.

b) LA BARATERIA.- Según Ripert (28) "es una palabra de --

mucha antigüedad en el Derecho Marítimo".

Barat en el antiguo Derecho francés significa picardía, embuste; y en el idioma inglés, la palabra baratry — conservó el sentido de algo fraudulento.

El artículo 353 del código de comercio francés comentado por Ripert, establece: el asegurador no está obligado por las prevaricaciones del capitán y de la tripulación conocidas con el nombre de baratería del patrón, salvo pacto en contrario, sigue diciendo el autor de referencia, que este razonamiento es correcto ya que el contrato de seguro es un contrato aleatorio; si el capitán representando al asegurado ocasiona por su culpa el riesgo previsto en el contrato, dicho contrato no tendrá ya el carácter aleatorio; el asegurador no responde por lo tanto por éste riesgo.

En el Derecho inglés, consideran la baratería como -- las malversaciones o negligencias delictivas, con perjuicio para los armadores, por actos de diversa naturaleza, -- por ejemplo: como baratería se puede considerar; la desviación probándose que es ilegal o fraudulenta, con criminal propósito del capitán de obtener un beneficio de ello en -- perjuicio de sus armadores.

También se excluyen:

- a) El dolo y el fraude del capitán.
- b) Las faltas más graves, por ejemplo: el contrabando.
- c) Las faltas cometidas en tierra por el capitán, ya -  
que estando en tierra cesa en el ejercicio de sus -  
funciones.
- d) Los recursos por los daños el cargamento y corpora-  
les.

La nueva Ley de Navegación y Comercio Marítimo de ---  
nuestro país, no establece criterio alguno sobre esta ins-  
titución.

LOS RIESGOS DE GUERRA.— Georges Ripert (29) nos indi-  
ca que el código de comercio francés siguiendo a la orde-  
nanza de 1681, enumera entre los riesgos asegurados algunos  
eventos de guerra: presa, saqueo, detención por orden de -  
alguna potencia, declaración de guerra, represalia, y si-  
gue señalando dicho autor que a mediados del siglo XIX, --  
los aseguradores comenzaron a excluir los riesgos de gue-  
rra debido a varias circunstancias, ante todo debido a la-  
dificultad tan grande para estimar la importancia de estos  
riesgos, aparte de esto lo poco común de las guerras marí-  
timas; la internacionalización del seguro fué otra de las-  
causas.

(29) GEORGES RIPERT.— Op.cit. página 437.

Continúa diciendo Ripert, que la exclusión de los riesgos de guerra ocasiona una serie de cuestiones jurídicas:

La primera es la prueba de la causa del riesgo; se presenta cuando un buque desaparece en cuerpo y bienes. La dejación es posible por falta de noticias, pero cuando el buque está asegurado contra los riesgos marítimos y los de guerra la mayoría de los autores plantean la siguiente interrogante ¿ que ha de presumirse en estos casos? ya que no se conocer la verdadera causa de la pérdida, a esto se le dió una solución jurídica, según sigue comentando Ripert, en la jurisprudencia Francesa, prevaleció la idea de que el riesgo marítimo debe ser presumido; empero los tribunales franceses admiten muy facilmente la prueba de los riesgos de guerra, por presunciones sacadas de los hechos; como el estado del mar o del cielo, los restos flotantes del buque, las listas publicadas por el enemigo de los buques torpedeados, etc.

LOS RIESGOS SEGUN NUESTRA LEGISLACION.- La enumeración de los riesgos de la navegación que hace nuestro Código de Comercio señalaba de manera principal aquellos riesgos que tienen como causa directa los elementos de la naturaleza y que acontecen por lo general en el mar, tales como: la vara da, temporal, la echazón, naufragio y pérdida de derrota.

"El riesgo de guerra que antiguamente fué considerado como cualquier otro caso fortuito; ha sido excluído de las-

El incendio y la explosión deben ser cubiertas por el seguro, pero cuando se realicen por culpa del asegurado o por baratería, no hay obligación de indemnizar por parte del asegurador.

"Quedan excluidos del seguro, los riesgos de guerra y los vicios propios de la naturaleza de las cosas, por lo que se refiere a mermas, derramas y dispendios".

(31)

El Artículo 238 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo señala expresamente que el asegurador responderá, salvo pacto en contrario, que los daños o pérdidas ocasionados por vicios ocultos de la cosa, a menos que preve que el asegurador o el gestor del seguro conocían tales vicios o pudieron conocerlos si hubiesen obrado con la diligencia normal.

Según establecen los Artículos 77, 78 y 80 de la Ley sobre Contrato de Seguro, la mala fé o dolo del asegurado que origine el siniestro siempre que sea probado deja libre de toda obligación al asegurador; solo se permitira en el contrato la cláusula que libere al asegurador por culpa grave del asegurado; será igualmente responsable la empresa aseguradora cuando el siniestro se realice en cumplimiento a un deber de humanidad.

(31) ARTICULO 831 Fracciones V y VI del Código de Comercio Libro III que fué derogado por el Art.2o. Transitorio de la L. de N. y C. M.

## TOMO II

### LOS RIESGOS DE GUERRA.

- a) LOS BARCOS MERCANTES ARMADOS.
- b) EL CORSO.
- c) EL DERECHO DE CAPTURA.
- d) EL RESCATE.
- e) JUZGAMIENTO DE PRESAS.

### EL NAUFRAGIO.

- a) LA DESTRUCCION POR FACTURA.
- b) EL HUNDIMIENTO.
- c) EL ABANDONO.
- d) CONSECUENCIAS JURIDICAS
- e) LA PERDIDA INTENCIONAL DE BUQUE.
- f) LA PRUEBA DEL NAUFRAGIO.

### EL ABORDAJE.

### LA VARADA.

### LA ECHAZON.

- a) REQUISITOS DE LA AVERIA GRUESA COMUN.

### LOS RIEGOS ESPECIALES.

- a) LAS HOSTILIDADES.
- b) LA PRESA.
- c) LA REPRESALIA.
- d) EL ARRESTO.
- e) LOS RIESGOS DE GUERRA.

LOS RIESGOS DE GUERRA.- A decir de Accioly (32) "parece lógico señalar que guerra marítima es aquella que se hace en el mar"; pero esa definición no es muy aceptada - y por el contrario ha dado lugar a controversias.

"Algunos autores sostienen que no es el lugar donde se practican los actos de hostilidad lo que caracteriza - una guerra terrestre de una marítima, sino la naturaleza de las fuerzas armadas que combaten".(33)

Sigue manifestando Accioly, que el Instituto de Derecho Internacional, en su sesión del año de 1913, estableció el siguiente principio, en su manual de las leyes de las guerras marítimas, señalando que las reglas peculiares a la guerra marítima solo se aplicaran en alta mar y en las aguas territoriales de los beligerantes, excluyendo las aguas que desde el punto de vista de la navegación no se consideran como marítimas. El principio formulado tiene cierta vaguedad pero no ha surgido otro que merezca la aprobación de los internacionalistas o que haya sido objeto de una convención.

(32) HILDEBRANDO ACCIOLY.- Tratado de D.Int. Pub.pág.187.

(33) BUSTAMANTE.- D.Int.Pub.- IV pág. 352.- 1933-38

Entre los documentos más antiguos en los cuales se han formulado leyes de guerra marítima se pueden citar; la declaración de París de 16 de abril de 1856.

Continúa diciendonos el autor de referencia, que las conferencias de la Haya no lograron elaborar un Reglamento general para la guerra marítima como lo hicieron para las leyes y costumbres de la guerra terrestre. La fuente principal de las leyes de guerra marítima lo constituye la costumbre.

En la primera conferencia de la Haya se aprobó una convención para la adaptación de los principios de la convención de Ginebra de 1864 a la guerra marítima y la segunda conferencia adoptó varios actos especiales relativos a la guerra marítima.

En 1908-09 se celebró en Londres una conferencia naval en la cual participaron más de diez países y dicha conferencia tuvo como resultado la llamada "Declaración de Londres" que estableció reglas para el bloqueo y el contrabando de guerra. Esta declaración no fué ratificada, pero en términos generales sus principios representan hasta cierto punto, el Derecho consuetudinario de la materia.

a) BARCOS MERCANTES ARMADOS.- La generalidad de los autores admite que los barcos mercantes o de propiedad

particular tienen el derecho de defenderse contra una --- agregación del enemigo; ahora bien, señalan que al tenerse ese derecho, deben poseer necesariamente los medios materiales para ejercerlo; otros autores exigen que ese armamento sea meramente defensivo, pero es sumamente difícil-diferenciar el armamento defensivo del ofensivo, según --- Ellery Stowell (34) "no es la naturaleza del armamento, - sino el uso que de él se hace, lo que lo hace ofensivo".

En realidad, desde hace siglos se ha reconocido por gran cantidad de internacionalistas y por las naciones, - el derecho de los barcos mercantes a defenderse y armarse.

Pearce Higgins (35) dice que "durante las guerras Napoleónicas los barcos de comercio andaban frecuentemente armados, tanto los de los súbditos de los beligerantes como de los neutrales y el derecho de todos los navíos mercantes beligerantes de defenderse fué reconocido por los Tribunales de presas de Inglaterra, Francia y Estados Unidos".

Durante la guerra de 1914-18 surgió la cuestión de los barcos mercantes armados y dió lugar a una amplia dis-

(34) ELLERY STOWELL.- "The new York American" 1916.

(35) PEARCE HIGGINS.- "Defensively armed, merchant ships"

cusión diplomática entre beligerantes y neutrales; según Fauchille (36) "esto ocurrió en virtud de la manifestación hecha por Alemania en el sentido de que destruiría el comercio enemigo por medio de submarinos y de transformar sus barcos mercantes en barcos de guerra en alta mar".

Inglaterra y posteriormente sus aliados, admitieron la legitimidad del armamento de los buques mercantes para o con la finalidad de defenderse, únicamente Holanda sostuvo que los barcos armados debían asimilarse a barcos de guerra y que recibirían en sus aguas el mismo tratamiento.

Sigue diciéndonos el autor antes aludido que Estados Unidos por su parte, admitió expresamente la doctrina de que un barco mercante de nacionalidad beligerante, puede tener armamento y municiones de guerra, con la condición de que se probase que el armamento se dedicaba puramente a fines defensivos.

Según Fauchille (37) "entre las condiciones señaladas para demostrar que dicho armamento no tenía fines --

(36) PAUL FAUCHILLE.- Tomo II del Traite de Droit International public" página 389.

(37) PAUL FAUCHILLE.- Ob.cit. Tomo I página 267.

ofensivos figuraban:

I.- El calibre de los cañones no debía de pasar de - seis pulgadas.

II.- Las armas no debían ser numerosas.

III.- La cantidad de municiones de guerra debía de -- ser pequeña.

IV.- La tripulación debía de ser la tripulación nor-- mal.

V.- Los oficiales debían de ser los mismos.

VI.- La carga del buque debía de consistir en artícu-- los impropios para la guerra.

VII.- La lista de pasajeros debía incluir mujeres y - niños.

Sigue manifestando el referido autor, que el 18 de -- enero de 1916 el gobierno norteamericano, tomando en cuenta la protección de la vida de los no combatientes en la - guerra submarina, sugirió a los aliados una especie de com-- promiso, según el cual, los aliados renunciarían a armar - sus barcos mercantes y a cambio de ello, los submarinos ale

manes no torpedearían más los barcos enemigos, sin advertencia y visita previas y en tanto las tripulaciones y -- los pasajeros fueran puestos en lugar fuera de peligro.

Dicha proposición no fué aceptada en razón de que -- Alemania se adelantó a declarar que tenía el derecho de -- exigir el desarme de los barcos mercantes y de tratar como barco de guerra cualquier buque armado. En virtud de -- eso, los Estados Unidos reafirmaron el derecho de los barcos mercantes de poseer armamento para su defensa propia.

EL CORSO.- Según Accioly (38) "antiguamente era común que los Estados diesen autorización a los particulares para armar barcos y utilizarlos contra los bienes y -- embarcaciones enemigas".

Señala Rolin (39) que "dichos particulares eran denominados corsarios y corso a los actos de hostilidad practicados por ellos". Además indica que las autorizaciones -- concedidas para tal finalidad por un soberano, eran conocidas como cartas de marca o cartas de corso.

No se debe confundir corsarios con piratas; los pri-

(38) H. ACCIOLY.- T. de D. Int. pub. página 196.

(39) ROLIN.- Le Droit Moderne de la Guerre.- Tomo II pág. 50.- Bruselas 1920.

ros disponían de la autorización de un poder soberano y - estaban subordinados a disposiciones emitidas por la le-- gislación marítima de cada país, por el contrario, los pi-- ratas no tenían autorización de ninguna especie, ni obser-- vaban regla alguna, y eran considerados como verdaderos - delincuentes.

Sigue diciendo Rolin que los corsarios fueron utili-- zados primeramente para combatir a los barcos de guerra - enemigos y apoderarse de los de su comercio, pero éste se -- gundo punto, fué constituyendo poco a poco su principal - objetivo fué tanta su codicia, que empezaron a atacar a - los barcos mercantes neutros y llegaron a obtener autori-- zación para ello en algunas ocasiones.

En los siglos XVI, XVII y XVIII dió lugar a tantos - abusos, que fué motivo de preocupación y comenzó a gestar-- se su abolición, así tenemos que en un tratado de 1675 ce-- lebrado entre Suecia y las provincias unidas, se plantea-- algo al respecto; esa fué la iniciación, pues el movimien-- to decisivo tendiente a suprimirlo se produjo en el siglo XIX.

Según Rolin (40) "el corso, es la guerra hecha en el mar a los enemigos del estado, por ciudadanos particula--

(40) ROLIN.- Ob.cit. Tomo II página 53.

res no sometidos a la dirección o vigilancia de los agentes del estado, con barcos de su propiedad armados a su costa y riesgo y sin recibir ningún pago por parte del soberano, pero con su aprobación".

Continúa diciendo el autor de mención, que en la guerra de Crimea (1854) de Francia e Inglaterra contra Rusia, las dos primeras naciones renunciaron expresamente al corso; y sigue señalando que el Congreso de París, adoptó una declaración el 30 de abril del mismo año, en la que se proclamó la abolición del corso; casi todos los países de importancia se adhirieron a dicha declaración, salvo los Estados Unidos que no lo hicieron formalmente.

Posteriormente al Congreso de París no volvió a reaparecer el corso, a no ser en la guerra de secesión entre los estados del sur y del norte de la Unión Americana.

"Los Estados Unidos en la guerra contra España y en la de 1914-18 respetaron el principio de la abolición del corso, que puede considerarse actualmente como regla universalmente aceptada". (41)

c) EL DERECHO DE CAPTURA.- El derecho de captura surge con la guerra y termina con ella, no puede ser llevado

(41) Artículo 12 del Manual de Leyes de Guerra Marítima - del Inst. de D. Int. 1913.

a cabo en aguas neutrales o neutralizadas y solamente están capacitados para realizar las fuerzas públicas o las autoridades de un beligerante.

Según el Manual de Oxford de 1913 citado por Accioly (42) "el capturador después de efectuar la visita al buque y constatar que es posible de captura, debe proceder de la siguiente manera:

I.- Apoderarse de los documentos de a bordo, hacer un inventario de ellos y colocarlos en sobre sellado.

II.- Levantar acta de captura y efectuar inventario de buque capturado.

III.- Cerrar y sellar las escotillas, los cofres fuertes y los lugares donde se encuentran las mercaderías.

IV.- Efectuar inventario especial de los objetos pertenecientes a las personas de a bordo.

V.- Poner una guardia a bordo del buque capturado con el fin de llevarlo al puerto más cercano del capturador o de una potencia aliada beligerante que tenga facilidad de comunicarse con el Tribunal de Presas encargado-

(42) Artículos 100 y 102 del Manual de Oxford 1913.- - -  
Accioly Ob.cit. página 247.

del juzgamiento de captura".

Sigue diciendo el autor antes citado que en caso de pérdida por accidente marítimo del buque capturado, ya sea en el transcurso del viaje hacia un puerto del apresador o en su servicio, debe hacerse constar ese hecho cuidadosamente, si posteriormente la presa es considerada nula muchos autores y reglamentos indican que no se debe indemnización por el buque ni por la carga, pero según el Manual de Oxford antes mencionado, "es necesario que el apresador pruebe que lo mismo se hubiera perdido aunque no se hubiera efectuado la captura". (43)

d) EL RESCATE.- El rescate del buque constituyó una práctica antigua que ha sido abandonada debido a la abolición del corso; algunos estudiosos del Derecho Internacional admiten su legalidad otros sin embargo la discuten pues señalan que sus inconvenientes son mayores que sus ventajas.

Epitacio Pessoa señala como regla la prohibición del rescate, basándose entre otros argumentos en el que a -- continuación se expresa, "la práctica del rescate es absolutamente contraria a la razón de la captura en sí, -- que es la de privar al enemigo de los frutos que el bu--

(43) Artículo 107 del Manual de Oxford.+ Cit.por Accioly página 247.-

que capturado le proporciona".(44)

Sea correcto o no, el sistema legislativo de algunos países aún admite esa práctica que no obstante parece caída en desuso.

e) JUZGAMIENTO DE PRESAS.- Ha sido adoptado universalmente el principio de que todo buque capturado debe ser juzgado y se puede decir que éste principio ha venido a constituir una de las reglas más constantes del Derecho Internacional.

Antes del juzgamiento, el capturador tiene sobre el buque capturado únicamente un derecho eventual que de ninguna manera se hará efectivo si la captura no es considerada como válida por el Tribunal competente.

La Jurisdicción de buques capturados está formada por un Tribunal de carácter especial que es organizado por el Estado de buque capturador; es al decir de Accioly (45) "una institución de Derecho Interno que viene a constituir una contradicción flagrante con el principio de De

(44) V.E. PESSOA "P. de Código de D. Int. Pub" Artículo - 633 Rio de Janeiro.- 1911.

(45) ACCIOLY.- Op. cit. página 250

recho que establece que nadie puede ser juez de la propia causa".

Sigue diciendo el autor antes referido, que ha sido común el hecho de que al iniciarse una conflagración guerrera cada potencia beligerante constituye y organiza sus Tribunales de presa, señala las reglas que van a determinar su funcionamiento, fija su competencia e indica los principios a que debe obediencia.

Sigue señalando el autor de mención que ha habido una gran cantidad de críticas al sistema de los Tribunales Nacionales de Presas que indujeron al Instituto de Derecho Internacional a avocarse al problema para encontrar una solución satisfactoria; y años después emitió una serie de resoluciones al respecto, entre ellas la recomendación de substituir los Tribunales Nacionales de Presas por Tribunales Internacionales que otorgasen a los interesados una mayor garantía de imparcialidad.

EL NAUFRAGIO.- Es plausible y notorio que la noción de naufragio dá la idea de ser una caso muy simple, pero no es tal, pues al tratar de dar una definición jurídica del mismo es cuando surgen las complejidades.

Vulgarmente se tiene conceptuado al naufragio como el hundimiento o submersión de un buque en el mar, hay

otro criterio que atiende a su sentido etimológico y viene del latín "NAVIS FRACTA" este criterio considera al naufragio como la destrucción total del navío ocasionada por un accidente marítimo.

Emerigon (46) tratadista que data de la antigüedad diferenciaba al naufragio conforme a dos acepciones:

1.- La de sumergirse el buque sin dejar vestigio alguno sobre las aguas con carácter permanente; y,

2.- La de chocar contra la costa, ocasionándose con ello una vía de agua que anega su capacidad, sin que llegue a desaparecer el buque por completo.

Cauvet (47) plantea la cuestión de precisar "si un buque ha naufragado cuando en lugar de encontrarse totalmente destruido, únicamente lo estuviera de una de sus partes esenciales, en seguida plantea el problema de, -- hasta que grado es necesaria la destrucción para establecer que el buque ha naufragado".

Algunos otros tratadistas señalan los tipos de nau-

(46) CIT. POR FARINA.- Op.cit. página 301

(47) CAUVET "Traite des assurances Maritimes" Tomo II --  
página 152

fragios que pueden presentarse, los siguientes:

1.- La destrucción del buque sin que haya habido -  
encalladura o varada.

2.- La submersión completa del buque; y,

3.- El abandono del buque sin que existan probabi-  
lidades de que pueda salvarse.

Ha resultado demasiado problemático señalar cuando un accidente tiene el carácter de naufragio; normalmente ha correspondido a los tribunales decidir al respec-  
to.

Así tenemos que según Farina (48) se han considera-  
do como naufragio los siguientes casos:

a) LA DESTRUCCION POR FACTURA.- Se ha aceptado que  
estamos en presencia de un naufragio, cuando el buque-  
está totalmente fracturado sin que dicha fractura haya-  
sido o resultado a consecuencia de haber encallado o va-  
rado, no importando que la destrucción haya sido ocasio-  
nada por choque contra bajos o rocas o porque haya sido  
abordado. Se considera suficiente que la pérdida del —

(48) FARINA.- Op.cit. página 303.

navío sea completa y que en el lugar donde sucedió el siniestro únicamente queden restos del buque.

b) HUNDIMIENTO.- Hay hipótesis en el sentido de de terminar el hundimiento del buque como naufragio, no obstante aquí encontramos ciertos problemas, toda vez que no se distingue la submersión que acontece en un puerto de la que acaece en altamar.

Sigue diciendo Pariña, que el solo hecho de zozobrar no basta, es necesario que la submersión se prolongue por cierto tiempo, pues si se dá el caso de que en el momento de zozobrar el buque es auxiliado y mediante ayuda se ponga a flote nuevamente, no puede decirse que haya habido naufragio.

Tampoco puede decirse que se asemeja al naufragio, el hecho de haber adquirido el buque una fuerte escora y dar lugar a la pérdida parcial del cargamento.

c) EL ABANDONO.- El abandono del buque como determinante del naufragio dá lugar a mayores dificultades de calificación, aunque ésta determinación es aceptada por la generalidad.

Se ha calificado como naufragio, el hecho de que el buque sea abandonado por la tripulación del mismo en

vista de un peligro inminente.

Pese a la diversidad de opiniones, existe un principio general respecto al naufragio que consiste en -- considerarlo como el suceso acaecido a un buque con motivo de haber quedado destruido o hundido por cualquier circunstancia ya sea en altamar o en puerto, no obstante que una parte del buque o restos del mismo queden -- sobre las superficies de las aguas.

El naufragio viene siendo por naturaleza propia -- una avería simple o particular.

d) CONSECUENCIAS JURIDICAS.- Como ya lo señalamos, el naufragio es por su naturaleza propia una avería -- simple o particular, o sea, que no dá lugar en ningún caso a una liquidación de averías comunes no obstante que se ha salvado parte del cargamento o el buque pueda ser reflotado posteriormente.

Pero continúa Fariña diciendo que, el naufragio -- no dá lugar a responsabilidad cuando la causa directa de ésta, proviene de un riesgo de la navegación marítima ya sea por caso fortuito o fuerza mayor, sin culpa del capitán o del armador, en tales situaciones las -- consecuencias del siniestro recaen únicamente en el seguro.

"Empero, la innegabilidad del buque al zarpar y el -  
vicio propio; libran al asegurador de sus obligaciones, a  
no ser que estén cubiertas por el seguro mediante cláusulas  
especiales". (49)

e) LA PERDIDA INTENCIONAL DE BUQUE.- Se ha dado el -  
caso en ciertas etapas en las cuales el valor de los bu-  
ques sufre depreciaciones, que los naufragios se realizan  
intencionalmente, en tales casos se han planteado cuestio-  
nes de hecho cuya prueba es sumamente difícil y por lo ge-  
neral se ha llegado a determinar una conclusión a base de  
presunciones.

Dice Fariña (50) "Una prueba de un conjunto de indici-  
cios puede servir de base para llegar a la conclusión de  
que un navío ha resultado accidentado deliberadamente".

Sigue diciendo el autor de referencia que, una prue-  
ba de la concurrencia de indicios es el hecho de que el -  
capitán tenía conocimiento exacto de la posición donde --  
pretende haberse encallado o accidentado por error y éste  
pretendido error tiene como fundamento una mala aprecia-  
ción por todos motivos inadmisibles de la distancia de un-  
faro; el hecho también de que el capitán haya dado datos-

(49) DOR T.33 Página 104 cit.por Fariña Pág. 303.

(50) FARIÑA.- op.cit. página 309.

incorrectos a los encargados del cargamento en lo que --  
respecta al calado de un buque, lo que trajo como resul-  
tado un retardo en la acción de salvamento; ahora bien,--  
continúa Fariña, coincidiendo con éstas situaciones, se-  
encuentra el hecho de que el propietario del buque se --  
encontraba en una situación financiera sumamente difícil  
y que aparte de ésto dio informes falsos durante la in--  
vestigación del caso y que transcurrió tiempo para pedir  
le información al capitán sobre el accidente.

"Toda esta concurrencia de situaciones hacen supo--  
ner que en complicidad con el capitán, el propietario hi-  
zo hundir el buque". (51)

Continúa diciendo el multicitado autor que, para --  
apreciar si ha habido hundimiento voluntario del buque -  
se deben de tomar en cuenta las siguientes situaciones:

1.- La naturaleza del hecho.

2.- La posibilidad de comunicaciones entre el capi-  
tán y el armador.

3.- Los motivos del hundimiento.

(51) DOR T.I pág. 201 cit. por Fariña pág. 310.

Pero en realidad, concluye diciendo Fariña (52) "lo que constituye el elemento principal del sistema de presunciones, lo constituyen las circunstancias de hecho que concurrieron en el naufragio".

f) LA PRUEBA DEL NAUFRAGIO.- Para estar en posibilidad de ser indemnizado por causa de naufragio, el asegurado debe aportar la prueba de que el naufragio, esto es, el siniestro ha ocurrido a resultas de uno de los riesgos que se encuentran cubiertos por la póliza; contra ésta situación los aseguradores pueden oponerse al pago de la multa, aportando la prueba de que el accidente ha sido voluntario o en su defecto ha ocurrido por negligencia del capitán (cuando se dá el caso de que ésta última circunstancia no esté también cubierta por el seguro).

Señala Fariña (53) "en la mayor parte de los casos de naufragio, constituiría prueba suficiente el diario de la navegación, siempre que resulte que ha sido llevado de conformidad con los requisitos legales y sus anotaciones no presenten sospechas de falsedad".

Sin embargo para Fariña, carece de fuerza probatoria el diario de la navegación cuando sean completamente

(52) FARIÑA.- Op.cit. paginas 310 y 311

(53) FARIÑA.- Op.cit. página 313.

inverosímiles o contradictorias las anotaciones señaladas en dicho documento en relación con el accidente que permitan suponer que la verdad de los hechos que dieron causa al accidente fueron alterados.

"Empero, el valor probatorio del diario de la navegación puede ser negado cuando surjan otras pruebas que merezcan ser consideradas". (54)

EL ABORDAJE.- Entre los accidentes marítimos que -- pese a los grandes progresos logrados en la seguridad de la navegación suceden frecuentemente, el abordaje es uno de los que han sido objeto de mayor estudio dado los problemas que presenta.

"Generalmente al hablar de abordaje se hace referencia al choque entre dos buques". (55)

La legislación Española define al abordaje como el hecho de que dos naves independientes que en aguas marítimas o internas entran en colisión entre ellas, bien -- por propio impulso o bien porque una de ellas haya sido -- abordada por una tercera.

(54) DOR T.23 cit. por Fariña pág. 314.

(55) C.DE COMERCIO ARGENTINO.- cit.por Fariña ob-cit. --  
T. III página II.

Haciendo un análisis de la definición antes expuesta encontramos lo siguiente:

1.- Es preciso ante todo que se trate de navíos que entran en colisión y que efectivamente tengan tal estructura y destino.

2.- Debe ser una colisión entre dos o más naves.

3.- Entre dos o más naves independientes, entre las que no debe existir ningún vínculo contractual.

4.- Es indiferente que la colisión haya ocurrido en aguas marítimas o internas.

5.- La colisión puede ocurrir entre dos navíos cuando uno de los mismos haya sido abordado por un tercero, lo cual indica que las reglas que tratamos rigen incluso en el caso del abordaje por parte de una nave sin impulso propio, esto es, que se encuentre inmóvil.

Las reglas relativas al abordaje han sido unificadas por la convención de Bruselas de 23 de septiembre de 1910, fecha que señala un gran paso en la historia del Derecho marítimo ya que 24 países la han suscrito y casi todos la han refundido con levísimos toques, a la norma internacional, en la legislación interna de los mismos.

El concepto Británico de la colisión, la determina como "la causa generadora de un daño, para cuya denominación hay normas y competencia judicial especiales". (56)

"En Francia, Bélgica, España y la mayor parte de los países de Iberoamerica se habla de abordaje en el sentido de indicar el choque y contacto violento, brusco entre dos navíos". (57)

Sin embargo, "En Alemania, Italia y los países Escandinavos, la expresión de abordaje es más restringida --- pues el término usado o aludido, se refiere a la expresión "buques" sin permitir una aplicación extensiva a --- otros objetos que no tengan esa condición". (58)

El convenio de Bruselas de 1910 sobre el abordaje --- señala que sus normas se aplican entre los buques de mar o entre buques de mar y buques de navegación interior.

En Bélgica domina la idea de considerar aplicables las normas sobre abordaje a todo tipo de embarcaciones --- que se utilicen para el transporte sobre agua.

(56) MARSDEN.- "Collisions at sea"

(57) FARIÑA.- op.cit. página 12

(58) PIPIA.- Diritto Marítimo.- T.I. pág. 217

"El riesgo de colisión solo puede ser apreciado por la experiencia náutica de acuerdo con las circunstancias". (59)

Señala Faríña que (60) "representa un cálculo razonable de probabilidades de que la colisión se realizará si no se hace algo por evitarla".

Sigue diciendo el autor de referencia que, no puede haber riesgo de colisión conforme al Reglamento Internacional comentado por dicho autor, cuando los buques no pueden avistarse, precisa que los buques efectúen navegaciones independientes con la posibilidad de llevar a cabo libremente las operaciones tendientes a evitar el siniestro.

Además señala el mencionado autor, se requiere que los navíos se aproximen; es sumamente difícil el señalar de manera teórica el transcurso de tiempo durante el cual los buques cuyas derrotas se oponen o se cruzan, se encuentran o están lo suficientemente distanciados para que acontezca el riesgo de colisión.

Es necesario además, sigue diciendo Faríña, tomar -

(59) DOR T. 12 pág. 177 y sig. cit. por Faríña pág.13

(60) FARINA.- Op.cit. pág. 20

en consideración las condiciones del buque, la rapidez que desarrolla durante la operación y otras circunstancias como tiempo, lugar, (se puede tratar de un canal estrecho o lugares demasiado amplios poco frecuentados por otras embarcaciones etc. etc.) situaciones que únicamente en cada caso específico la experiencia y previsión del capitán puede considerar dado que las reglamentos jurídicas solo están en posibilidades de prevenir las hipótesis más generales de rumbos y situaciones de los navíos.

LA VARADA.- Para Cauvet (61) "el concepto general de la varada o encalladura supone un buque que toca en un fondo o banco de arena, quedando más o menos tiempo aprisionado o sujeto en virtud de estar imposibilitado para flotar, con riesgo de perderse si no puede zafarse de la varada".

Indica el autor antes mencionado, que en cuanto al aspecto jurídico de la varada es necesario no únicamente que el buque toque el fondo, sino que permanezca inmóvil por algún tiempo; el hecho de rascar o tocar la quilla del buque con el fondo, no indica que haya habido encalladura o varada si el buque ha continuado flotando, en tanto el navío continúe en movimiento aunque-

(61) CAUVET.- ob.cit. T. II pág. 160.

sea debido a la impulsión adquirida, no puede determinarse que se encuentra encallado; para que esto suceda es preciso que se encuentre completamente detenido.

La varada o encalladura supone que el buque queda inmóvil pero sin partirse o hundirse; pues entonces se trataría de un naufragio.

Continúa señalando el autor de referencia que los tribunales ingleses diferencian entre "el standing" o detención forzada y completa del buque durante algún tiempo por tocar el fondo; y, "el grounding" o sea la detención momentánea y que constituye únicamente roce; la póliza Inglesa cubre "el standing" y no "el grounding".

Se ha precisado generalmente que para determinar la varada es necesario que el buque permanezca algún tiempo inmóvil, pero donde surge la dificultad es cuando se trata de precisar cual debe ser el tiempo necesario para determinar la varada.

Cauvet (62) señala que "es necesario que el buque permanezca varado o inmovilizado el tiempo bastante para que el asegurado pueda considerarlo como pérdida".

(62) CAUVET.- Op.cit. T. II pág. 162.

Por otro lado se ha resuelto que sea considerado su suficiente una inmovilización de dos horas, en otro caso, se indicó que había encalladura cuando el navío se encontraba paralizado sobre rocas durante un período de veinte minutos.

Indica Cauvet (63) que "se ha establecido como condición determinante de la encalladura el hecho de que el navío no pueda reflotar por sus propios medios normales, precisando para ello de la ayuda de otros buques o medios extraordinarios".

"También se ha determinado que el hecho de permanecer el buque durante un minuto y medio sobre un fondo de rocas, no podía considerarse como una varada". (64)

Empero señala Fariña (65) "no podría considerarse como encalladura, una inmovilización, por contacto con el fondo bastante prolongado y con daños considerables, en el caso de que ya pérdida la esperanza de reflotar, debido a circunstancias adventicias, ya sea debido al viento o a la marea pusiesen nuevamente el buque a flote".

(63) CAUVET.- Op.cit. T. II pág. 165

(64) DOR A S. 16-3-1925 cit. por Fariña T.III pág. 292

(65) FARINA.- Op. cit. pág. 165

Ripert (66) nos dice "el hecho determinante de la --  
varada o encalladura tiene que sobrevenir debido a cir--  
cunstancias imprevistas, aunque no es necesario que sean  
ajenas a la voluntad del capitán pues puede suceder que  
ante un inminente peligro de naufragio el capitán prefier  
ra varar el buque antes de perderlo totalmente".

Sigue diciendo Ripert que existen diversos casos de  
varada que son los que a continuación se indican:

1.- Voluntaria, a fin de evitar el riesgo de otro --  
accidente que se considera de mayor gravedad.

2.- Caso fortuito o fuerza mayor.

3.- Por culpa o faltas imputables al capitán por imp  
pericia o negligencia.

4.- Culpa del armador por innavegabilidad del buque.

Continúa Ripert analizando las consecuencias jurídic  
cas que derivan de los casos antes señalados e indica al  
respecto, que la encalladura voluntaria como medio de --  
salvación del buque no implica responsabilidad, tampoco--

puede hacerse responsable al capitán por los daños ocasionados por la varada cuando ha surgido debido a una causa de fuerza mayor o caso fortuito; pero si resultará responsable el capitán respecto al armador y éste respecto a -- terceros por los daños y perjuicios ocasionados al cargamento, si la varada fué ocasionada por error y negligencia en la navegación o a la falta de diligencia en tener al buque en condiciones necesarias para el viaje.

LA ECHAZON.- En la antigüedad cuando se iniciaba la navegación comercial marítima en el mar mediterraneo, ya se daba el caso de la avería que ocurría voluntariamente con la finalidad de poner a salvo los intereses comunes, -- y dichas averías deberían repartirse entre los que hubieran resultado favorecidos con el sacrificio.

Los navegantes griegos de la isla de Rhodas reglamentaron esta costumbre en relación a la avería gruesa que -- más frecuentemente ocurría en esa época, que fué la echazón de parte o toda la carga al mar para salvar el navío; o sea que lo que fué objeto de sacrificio en virtud del -- peligro que se cernía sobre la comunidad marítima debía -- ser substituído a través de una cooperación general por -- parte de los que hubieran resultado agraciados.

Hace miles de años, los propietarios del cargamento-

navegaban por el mar mediterraneo y Egeo al lado de sus-  
mercancías; ocurriendo constantemente que se vieran en -  
peligro de naufragar a consecuencia de las tempestades -  
que eran muy comunes y para evitar el naufragio optaban-  
por aligerar el navío de parte de su cargamento; el co-  
merciante para dar su consentimiento a fin de que se sa-  
crificara total o parcialmente su mercancía, requería de  
la promesa de que al tocar el buque sano y salvo el puer-  
to de destino, aquellos que hubieren resultado beneficia-  
dos con la pérdida, se dividirían el pago de la misma.

Según J.G. Gomez. B. (67) "el Digesto de Justiniano,  
estableció en el libro XIV - título II, la Ley de la --  
echazón, con la denominación de LEX RHODIA DE JACTU".

El consulado del mar también tiene indicaciones con  
respecto de la echazón; y señala la manera como se ha de  
realizar el sacrificio de parte de la carga ante la exis-  
tencia de un peligro común; estableciendose la asocia-  
ción de intereses en la expedición marítima y la partici-  
pación de los interesados en el sacrificio realizado.

El consulado del mar, sigue diciendo el autor antes  
citado, establecía que la contribución no era posible de

(67) J.G.GOMEZ B. "Las averías gruesas" tesis profesio-  
nal 1967.

realización sin la existencia de un previo acuerdo; éste convenio se conoció con el nombre de "AGERMANAMENT" y podía estipularse desde el principio del viaje o ante un peligro inminente, debiendo expresar la voluntad de los interesados; de tal manera que existiendo dicho acuerdo-previamente a la echazón se procedería a la contribución.

Pardessus (68) señala que "los roles o sentencias de Olerón eran compilaciones de costumbres marítimas o recopilaciones de sentencias que constituyeron una autoridad de consideración en la materia, las cuales establecieron leyes sobre la Echazón, el corte de mástil y la soltura de cables.

Y continúa diciendo el autor antes mencionado, que con respecto a la echazón, las sentencias de Olerón establecieron lo siguiente:

"Si un buque es sorprendido por la tormenta y la única manera de salvarse es arrojando bienes de su interior; el capitán arrojará cuanta mercancía considere necesaria o razonable, debiendo jurar al igual que otros tres de sus compañeros, al momento de desembarcar; que no lo hizo dolosamente sino con la finalidad de salvar -

(68) PARDESSUSS J.M. " Collection des lois maritimes antérieures au siècle XVII.- Vol. pág. 328.

a las personas, nave y mercancías. Los bienes que hayan sido objeto de la echazón se valuarán y el precio que resulte será cubierto libra por libra entre los comerciantes y el capitán".

Las Leyes de Wisby, sigue diciendo el autor de mención, se acreditan a convenciones de comerciantes y marinos de toda Europa, recogieron casi literalmente lo establecido por los Roles de Olerón respecto a la echazón.

J.G. Gomez B. (69) nos dice que la ordenanza de Rotterdam de 1721, definió a la avería como: "Todo daño que proviniendo de cualquier causa, sea voluntariamente realizado para la conservación del buque o de los bienes o para prevenir daños mayores, se considerará como avería gruesa y será soportado por el buque y la carga".

Y continúa comentando el autor antes mencionado, que la regla de York de 1950 estableció (70) "existe un acto de avería común, únicamente cuando se ha hecho o contraído intencionada o razonablemente algún sacrificio o gasto extraordinario para la seguridad común con-

(69) J.G. GOMEZ B.- Ob.cit. página 11

(70) J.G.GOMEZ B.- Op.cit. página 15.

el objeto de preservar de un peligro las propiedades com  
prometidas en un riesgo común marítimo".

Nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos de -  
1963 en su Libro III título IV denominado "DE LOS RIES--  
GOS" en el artículo 256 define a las averías gruesas o -  
comunes de la siguiente manera: "Es avería gruesa o co--  
mún, todo daño o gasto extraordinario, ocasionado delibeg  
rada y directamente por actos del capitán al buque o a -  
su cargamento para salvarlos de un riesgo conocido y ---  
real". (71)

a) REQUISITOS DE LA AVERIA GRUESA COMUN.- Los requiu  
sitos de la avería gruesa común son las condiciones que-  
debe reunir el daño ocasionado al buque o a las mercan--  
cías o el gasto efectuado en favor del buque o la carga,  
para que pueda ser cubierto de manera proporcional, por-  
el mismo buque, el flete y las mercancías.

Se han considerado como características distintivas  
de la avería gruesa, las siguientes:

- 1.- El sacrificio voluntario.
- 2.- Un motivo de interés común ante el riesgo.
- 3.- El riesgo o peligro.

La definición dada por nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos a la avería gruesa todas las definiciones que se encuentran contenidas en las legislaciones de los principales países marítimos, coinciden al señalar tres condiciones esenciales para considerar un acto como avería gruesa, y dichas condiciones son:

1.- La existencia de un acto deliberado e intencionado; la avería debe ser resultado de un acto humano intencional y no obra de la naturaleza.

2.- La existencia de un peligro, es preciso que el sacrificio haya sido a causa de un peligro grave que pueda afectar a la nave o a su cargamento.

Respecto a la existencia de un peligro, Brunetti (72) señala que "es necesaria la existencia de un peligro real sobre el buque y la mercancías; es decir un peligro de pérdida total de ambos elementos y no de uno solo de ellos, pues entonces no encontraría justificación el hecho de contribuir en el resultado de la avería".

3.- La comunidad de intereses; el sacrificio debe haberse realizado en interés del buque y de su cargamento, éste requisito justifica el hecho de que tanto el -

armador como los cargadores participen en la pérdida que resulte como consecuencia de la avería gruesa.

LOS RIESGOS ESPECIALES.- Entre los riesgos llamados especiales encontramos los que señala el artículo 616 del código italiano de 1865 entre los cuales enumera los siguientes:

a) LAS HOSTILIDADES.- Según Gemma (73) "con la expresión hostilidades se hace alusión a la causa de cualquier daño o detrimento que sufra el navío o su cargamento, ocasionados por acciones de tipo bélico, que pueden ser la destrucción o el daño de parte de buques armados, sin excluir las causas indirectas a las cuales sería más adecuado dar la denominación de "molestia" tales como las ordenes giradas por quienes poseen el mando militar y que con dichas disposiciones hacen peligrosa la navegación y constituye por lo mismo un hecho de guerra que viene a modificar las condiciones del viaje". Por ejemplo, la obligación de marchas en convoy escoltado por submarinos y el oscurecimiento de los faros de la costa.

b) LA PRESA.- "La presa de la nave mercante perteneciente a una potencia beligerante es posible cuando ésta sea de país enemigo o aliada aunque no fuera legítima, -

(73) GEMMA.- Appunti de Derecho Internacionale pág.32 -- 1923.-

según declaración del Tribunal de Presas, vendría a constituir un riesgo de guerra". (74)

c) LA REPRESALIA.- Según Manuel J. Sierra (75) "es un acto de fuerza que un estado lleva a cabo en contra de otro para obligarlo a consentir en un arreglo satisfactorio".

Las represalias vienen a ser un medio de obtener satisfacción en un caso de delincuencia internacional, haciéndose justicia por su propia mano.

Indica el autor de mención, que siendo un acto de fuerza, las represalias son sumamente peligrosas fuera de tiempo de guerra y sus consecuencias puede ser la guerra misma debido a esto las represalias solo deben ser utilizadas en el caso de haber agotado todos los recursos de Derecho.

Las represalias son efectuadas en caso de denegación de justicia o retardo en la misma, siempre y cuando constituya un acto de delincuencia internacional por el cual el estado ofendido no ha obtenido la reparación correlativa a través de negociaciones amistosas.

(74) WAHL.- "Précis theor prat. de D.Maritime" pág.310.

(75) MANUEL J. SIERRA.-"Tratado de D.Int.Púb. pág. 459.

El autor a que nos hemos venido refiriendo pone el siguiente ejemplo: en 1908, el presidente de Venezuela, desconoció el carácter diplomático al Ministro de Holanda en Caracas, M. de Reuss; en virtud de esto, Holanda consideró esto como una flagrante atentado a su dignidad y capturó dos navíos pertenecientes al gobierno Venezolano; -- los cuales fueron devueltos, previa negociación.

La represalia es un caso que se encuentra regulado -- por el Derecho internacional y según decir de Balladore -- Pallieri (76) "como reacción contra la lesión recibida en un propio derecho, el lesionado está en aptitud a la vez, de lesionar un derecho del ofensor".

d) EL ARRESTO.- El arresto es una disposición de tipo coactivo frente a un buque mercante, emitida por un estado amigo o no, de hecho o de Derecho, mediante la cual, previamente al viaje o durante el transcurso del mismo se le impida alcanzar su destino en virtud de quedar detenida por las autoridades militares o administrativas del -- Estado; puede adoptar las siguientes formas: arresto por orden de potencia extranjera, Angaria, Bloqueo, Embargo, -- etc. etc.

e) LOS RIESGOS DE GUERRA.- De éstos ya hemos hablado ampliamente pero cabe decir que normalmente los asegurado

res Ingleses, cubren las mercancías contra los riesgos de declaración de guerra, riesgos que en tiempo de paz es — considerado inexistente, otorgándose ésta garantía gratuitamente al asegurado.

Enfrente de un peligro de guerra más real que de costumbre, los aseguradores se dan cuenta de la gravedad de la garantía así concedida y buscan por todos los medios — anular la totalmente.

De manera oficiosa, los aseguradores ingleses han estudiado éstos problemas, más no tardarán en aparecer en — los mercados de la mayoría de los países, las restriccio- nes naturales que revelarán al público el temible peligro que amenaza a las naciones del mundo.

**TOMO III**

**EL SEGURO MARITIMO.**

**ANTECEDENTES DEL SEGURO MARITIMO.**

**SU ORIGEN EN MEXICO.**

**LOS PRINCIPIOS FUNDAMENTALES DEL SEGURO MARITIMO.**

**DEFINICION DEL SEGURO.**

**EL OBJETO DEL SEGURO.**

**IMPORTANCIA JURIDICA Y ECONOMICA DEL SEGURO.**

**CARACTERISTICAS DEL CONTRATO DE SEGURO MARITIMO.**

EL SEGURO MARITIMO.- El seguro marítimo es el más- antiguo de todas las clases de seguros que hay, y sus - primeras manifestaciones revistieron la forma de segu- ros contra los riesgos del mar.

ANTECEDENTES DEL SEGURO MARITIMO.- El antecedente- del seguro lo es el préstamo a la gruesa que es una ins- titución ya en desuso debido a que el seguro marítimo - lo vino a sustituir con grandes ventajas tanto desde el punto de vista económico como de seguridad; terminando- con los abusos e irregularidades a que dio origen dicha figura jurídica.

La navegación marítima siempre ha ofrecido numero- sos peligros y el comerciante se ha visto en la necesi- dad de limitar su responsabilidad y evitar los riesgos- que pudieran recaer sobre el considerable valor de los buques y de la carga, esto ha traído como consecuencia- el nacimiento del contrato de seguro marítimo.

(77) "Grotius y Puffendorf hacían remontar el se- guro marítimo hasta el Derecho Romano en virtud de que los romanos tenían una forma de préstamo llamada " EL - NAUTICUM FOENUS" y también la famosa cláusula que hacía depender un contrato de la llegada del buque de los --- puertos de Asia". Pero estos no eran verdaderos contra-

(77) RIPERT.- Op.cit. página 381.

tos de seguros marítimos; este nació en la edad media - por la separación de una cláusula usual del contrato en que ella estaba inserta; la primera idea fué la de hacer un préstamo o venta, poniendo como condición la buena llegada del navío; los historiadores disienten si la primera idea se remonta hasta los flamencos de brujas, los españoles, portugueses, judíos o italianos.

Nace este contrato a fines del siglo XII o principios del XIV como una desviación del préstamo a la gruesa; con respecto a las prohibiciones que se hicieron a ésta figura jurídica, de las que se trataba de prohibir todo interés en el préstamo a la gruesa y esto equivalía a suprimirlo, pues era el interés el que le daba el tinte mercantil; así mientras los teóricos del Derecho trataban de demostrar que el préstamo a la gruesa no era usurero; analizándolo desde diversos puntos de vista -- con el objeto de sustraerlo a la interdicción papal; la práctica originaba el seguro.

En el siglo XVI, el *guidon de la mer*, publicado en Rúan consagró el seguro marítimo.

Targa (78) dice: "La ganancia depende del azar, que aquel que se asegure se encomiende a Dios".

(78) MANUEL TARGA.- (sin título y sin página).

En lo que se puede decir que están completamente de acuerdo la mayoría de los historiadores, es en que el seguro es producto del extraordinario tráfico marítimo que existió en la edad media entre los pueblos del mediterráneo.

El contrato de seguro nace pues, en el Derecho Marítimo como una consecuencia de la necesidad que tienen los navieros y los comerciantes de eludir las responsabilidades del riesgo marítimo, a diferencia de la actualidad, antiguamente el contrato de seguro funcionaba como una apuesta o juego en realidad del asegurador no sabía si iba a perder o a ganar; era una apuesta ya que la primera era arbitraria en virtud de que no estaban debidamente calculados y el asegurador cobraba fuerte cantidad por comprometerse a pagar las consecuencias económicas del riesgo marítimo; casi por lo general, no había conexión entre los aseguradores, ni interés jurídico ni económico del asegurante con relación a la cosa asegurada ya que cualquier persona podía tomar un seguro sobre el objeto asegurado aunque no fuera su dueña.

A medida que pasó el tiempo, este contrato se fue profesionalizando y los aseguradores fueron viéndolo en perspectivas de masas y más tarde aparecen las estadísticas y los cálculos actuariales, en los "Coffee House" se recopilaron datos por registros referentes al movi-

miento de los barcos y sus respectivos capitanes, así como de las mercancías, y se concretaron a proporcionar datos a su clientela; en dichos centros se reunían armadores, capitanes de buques, mediadores, "Brockers" y aseguradores "Merchant Insurers" pues era costumbre concurrir a esos lugares para hablar sobre asuntos marítimos.

De tal manera que el seguro marítimo fué adquiriendo tal importancia como contrato masivo que uno de esos centros o cafes se convirtió en centro de seguros mundiales que en la actualidad es lo que se conoce como el - - "LLOYD'S DE LONDRES". "

Actualmente el seguro es un contrato de masas que no puede ser concebido aisladamente. Es un contrato cuyos aspectos más preponderantes están regulados por las matemáticas pues por medio de las estadísticas se determinan las incidencias de los riesgos y se calculan los siniestros que van a ocurrir, se ha adelantado tanto en este aspecto; que se puede prever de antemano cuantos barcos se van a hundir en un año; lo único que no es posible determinar es específicamente que barcos se van a hundir.

Jean Halperin (79) señala que "la fecha tradicional

(79) JEAN HALPERIN.- "Los Seguros en el regimen Capitalista".

mente adoptada con respecto a la aparición del primer contrato de seguros es la referente a un seguro marítimo estipulado en Génova y que parece datar de 1347". Es to puede ser una prueba de la mayor antigüedad del seguro marítimo con respecto a las demás clases de seguros.

Además señala dicho autor que "el último nexo del nacimiento del seguro marítimo lo constituyó la aparición de la primera póliza fechada en 1385". (80)

ORIGEN EN MEXICO.- En lo tocante a México, podemos decir que cuando todavía era la Nueva España surgieron en Veracruz dos compañías de Seguros en forma de sociedades por acciones para operar en forma exclusiva en materia de seguros marítimos y de esta manera cubrir los riesgos en "la carrera de las Indias" (dicha denominación se debía a la navegación que antiguamente se efectuaba por naves comerciales entre un puerto de España y otro de América).

Luis Ruiz Rueda (81) hace notar que "desde fines del siglo XVIII era tal la fluidez comercial entre la metrópoli y la colonia que dió lugar a la prosperidad de las empresas aseguradoras".

(80) JEAN HALPERIN.- Op.cit. página 28.

(81) RUIZ RUEDA LUIS "Revista Mexicana de Seguros" --- Núm.80 Vol. VII 1954 página 10.

En 1789 se fundó en Veracruz la primera compañía - de seguros encargada exclusivamente de cubrir los riesgos marítimos en la carrera de indias, esta empresa duró poco tiempo funcionando debido a la guerra entre España e Inglaterra que obligó a los aseguradores veracruzanos a liquidar la compañía.

Pero en 1812 se fundó una segunda empresa aseguradora en cuyo capital intervinieron tanto comerciantes - de la Nueva España como de la madre patria y la cual -- llevó el nombre de "COMPAÑIA DE SEGUROS MARITIMOS DE LA NUEVA ESPAÑA".

Cabe afirmar de acuerdo con Jean Halperin (82) que "el seguro surgió de la lucha simultánea contra la inseguridad marítima y contra las prohibiciones papeles".

Así tenemos que en la evolución del Seguro Marítimo es notorio que de negocio aislado, con normas jurídicas y económicas imprecisas se va transformando en operación de grandes empresas sujetas a reglamentaciones - bien definidas y surgidas más que nada debido a las exigencias de la práctica.

#### LOS PRINCIPIOS FUNDAMENTALES DEL SEGURO MARITIMO.-

Los principios fundamentales del seguro marítimo son: -

(82) JEAN HALPERIN.- ob. cit. página 41.

a) La indemnización en caso de siniestro y;

b) La prima a pagar por el riesgo corrido.

En razón de estos principios en que descansa el moderno Derecho de Seguro Marítimo; el propietario del buque o del cargamento recibe una indemnización si se actualiza el daño previsto y debe pagar una prima al asegurador como compensación del riesgo que toma a su cargo en caso de que ocurra el siniestro.

1.- La indemnización en caso de siniestro.- establece este principio que se debe resarcir al asegurado de un daño ocasionado por el siniestro, esto es, por la actualización del riesgo objeto del seguro, empero no debe considerarse que la indemnización consiste en una ganancia para el asegurado, esto es erróneo, ya que en realidad la indemnización tiene una finalidad puramente compensatoria esto es, el contrato de seguro solo cubre hasta el límite a que ascienda el daño o el perjuicio sufrido con motivo del siniestro.

2.- La prima a pagar por el riesgo corrido.- Este principio surge por la razón misma de consistir el seguro en un contrato oneroso en el cual cada contratante percibe intereses de tipo patrimonial, correlativo al que otorga a su con o sea, según decir de - - - - -

URIA (83) "el asegurado debe pagar al asegurador una - cantidad determinada por concepto de precio del riesgo asumido por éste último".

DEFINICION DEL SEGURO.- Arnould (84) connotado -- autor, máximo exponente de las teorías inglesas sobre - el seguro, define a éste contrato como "el contrato por el cual el se compromete a indemnizar al asegurado, en la forma y extensión que en el se conviene, contra las- pérdidas inherentes a la aventura marítima".

Encontramos que en esta definición, los elementos- fundamentales del seguro se encuentran incompletos, da- do que únicamente se hace referencia a la indemnización, obligación del asegurador y se omite la prima, obliga- ción del asegurado.

(85) Littré considera que "asegurar es el compromi- so de pagar una cantidad determinada cuando se realiza- un siniestro también determinado".

También se le critica en razón de que únicamente - hace referencia a la obligación del asegurador y además

(83) RODRIGO URIA.- "El seguro marítimo" Editorial Bosch Barcelona 1940.

(84) ARNOULD.- Sin Título Vol.I, Cap.I pág. 1 -- 1939.

(85) CIT.POR BENITEZ DE LUGO R. "Tratado de Seguros" --- página 12.

porque en éste concepto únicamente encajan los seguros de cosas.

Benitez de Lugo (86) definía al contrato de seguro como "aquella institución de previsión por el que - mediante el pago de una prima o cuota, única o periódica, se adquiere el derecho de ser indemnizado por los daños y menoscabos sufridos en nuestra persona o bienes, o a la entrega de un capital o disfrute de una renta en época y tiempo determinados".

Se puede decir que en cuanto encuadra los principios fundamentales del seguro es una definición un poco más completa que las anteriores.

Ripert (87) dice que " es el contrato por el cual una persona (el asegurador) acepta indemnizar a otra - persona (el asegurado) del perjuicio sufrido en ocasión de una expedición marítima, que consiste en una pérdida real de valor mediante el pago de una prima y hasta coincidir con una indemnización que no deberá -- exceder del valor de las cosas pérdidas".

Nuestra Ley sobre el Contrato de Seguro entiende por éste de acuerdo con el artículo 3o. de dicho orde-

(86) BENITEZ DE LUGO.- Ob.cit. página 12.

(87) RIPERT.- "Derecho Comercial" Tomo V pág. 381.

namiento y siempre que no se oponga al código, LA OBLI  
GACION DE LA EMPRESA ASEGURADORA DE CUBRIR UN DAÑO O -  
PAGAR UNA SUMA DE DINERO EN CASO DE REALIZARSE EL SI--  
NIESTRO PREVISTO EN EL CONTRATO, EN FAVOR DEL ASEGURA--  
DO, MEDIANTE UNA PRIMA QUE ESTE PAGA.

(88) "El seguro marítimo es sumamente complejo ya-  
que el asegurado quiere que se le garantice contra to-  
das las consecuencias enojosas que pueda tener para el,  
la expedición marítima, y el asegurador acepta tomar -  
todos estos riesgos a su cargo, porque tiene así el de  
recho de intervenir para tratar de evitar el riesgo o  
cuando menos disminuirlo".

EL OBJETO DEL SEGURO.-- El objeto del seguro de --  
acuerdo con la idea recogida por nuestro derecho; es -  
el interés que tiene el asegurado en la cosa expuesta-  
al riesgo. El interés asegurable, es la cosa en sí, --  
expuesta al riesgo.

Según nuestra legislación (89) "El riesgo debe --  
ser solo durante un período determinado en el que es --  
posible la realización de un acontecimiento dañoso que

(88) ARTICULOS 831,835,836 y 842 del Código de Comercio  
Libro III que fué derogado por el Artículo 2o. ---  
Transitorio de la L. de N. Y C.M.

(89) ARTICULO 830 Fracc. X del Código de Comercio deroga  
do por el artículo 2o. Transitorio de la L. de -  
N. y C. M.

afecta el interés asegurable; o sea, que el riesgo es la posibilidad de que se produzca el siniestro, contra lo cual trata de protegerse el asegurado".

De acuerdo con nuestra legislación, para que el riesgo pueda ser cubierto por el seguro; debe reunir determinadas condiciones:

1.- El riesgo debe ser por un período determinado de tiempo.

2.- El riesgo debe estar delimitado a un lugar y a un espacio.

3.- El riesgo debe estar relacionado con las cosas de una manera directa.

4.- El riesgo debe estar delimitado por la causa del daño.

(90) "Según nuestra legislación el asegurador soporta la posibilidad de cualquier acontecimiento dañoso ( idea de la universalidad del riesgo) y esta responsabilidad se encuentra limitada solo por la Ley, -

(90) ARTICULO 830 Fracc. X del Código de Comercio que fue derogado por el Artículo 2o. Transitorio de la L. de N. y C. M.

en los casos que ella expresamente establece o por convenio expreso entre las partes".

La teoría general del riesgo en el seguro en general se concibe en el seguro marítimo, en el sentido de que no siempre está regido por el principio de "la realidad del riesgo", pues en el seguro marítimo se admiten riesgos ficticios, por ejemplo, el artículo 859 de nuestra Ley en el que es condición única que las partes lo ignoren.

La Ley habla de los riesgos que cubre el seguro denominándolos indistintamente "Riesgos del Mar" o "Riesgos de la Navegación" pero en la práctica estos términos no se aplican rigurosamente y vemos que se extienden también a los riesgos terrestres, tales como en los casos de navegación por ríos y canales, transporte de las mercancías al puerto de salida o del puerto de llegada a su destino, carga y descarga por avería que obligue al buque a parar en puerto intermedio (91) y aún cuando el buque entre al astillero para su reparación y aún durante su construcción.

IMPORTANCIA JURIDICA Y ECONOMICA DEL SEGURO. - - -

(91) ARTICULO 830 Fracc. VII del Código de Comercio que fue derogado por el Artículo 2o. Transitorio de la L. de N. y C. M.

El estudio del seguro presenta dos aspectos:

- a) Como institución de carácter económico y;
- b) Como institución jurídica.

Siempre ha estado expuesta a innumerables riesgos la navegación, que como regla común se puede decir -- que son inevitables, pero con el surgimiento del contrato de seguro marítimo se llegó a cambiar esta situación que prevalecía trasladándose las consecuencias de los riesgos al patrimonio de personas completamente no relacionadas con el mar; "actualmente su utilidad está fuera de toda duda, al extremo de dar una afirmación plena en el sentido de que absolutamente todos los bienes expuestos a los riesgos marítimos se encuentran cubiertos". (92)

Es la causa de que actualmente la mayor parte de los Estados se han preocupado de manera especial en establecer una perfecta reglamentación de este contrato, pues no es de desconocerse la enorme importancia del mismo.

(92) MEZZERA ALVAREZ R. "Curso de D. Marítimo" página 453.

"Si tomamos en cuenta que en casi todas las operaciones de tipo financiero se encuentra latente el riesgo y además de este elemento encontramos al interés -- económico, es fácil comprender que estos forman parte esencial del contrato de seguro y han de participar -- por completo en todas las transacciones de tipo mercantil", (93) esto se explica en razón de que a través -- del tiempo y desde su nacimiento ha estado en íntima -- conexión con la vida económica de los pueblos.

Ha ejercido gran influencia el contrato de seguro en los acontecimientos políticos e históricos que a su vez ejercían influencia en las corrientes de tipo económico.

El seguro alcanzó su máximo esplendor, durante la primera mitad del siglo XVIII y ejerció gran influencia en el desarrollo de las colonias americanas y propició una mayor actividad de la navegación, de tal manera que al aumentar la actividad de las empresas mercantiles, de manera paralela aumentaron los riesgos de la navegación.

Se empezaron a constatar las ventajas del contrato de seguro y los comerciantes acudieron al mismo de

(93) JEAN HALPERIN.- Op.cit. página 42

manera más frecuente.

(94) "Los aseguradores aumentan sus campos de acción; del seguro del casco y del cargamento; añaden el del flete".

"Practicamente se puede decir que el contrato de seguro es un factor de suma importancia en el desarrollo económico y social, que tiene como base principal, la previsión". (95)

La humanidad a cada instante del día y en cualquier lugar está expuesta a peligros de todo tipo y diferentes en sus resultados, se corre un riesgo inminente tanto en los bienes como en la persona.

Es indudable que ha sido la influencia del seguro marítimo la que dió origen y además un gran suceso a las oficinas y servicios de información sobre tráfico y accidentes marítimos, dichas oficinas, si bien han sido creadas por la iniciativa privada, normalmente cuentan con todo el apoyo de sus gobiernos.

(94) JEAN HALPERIN.- Op.cit. Pág. 77 y 78

(95) RODRIGUEZ FELIX.- "Tratado de Seguros" Tomo I --  
página 9

También no es posible negar la decisiva influencia que el contrato de seguro ha ejercido en la instalación de todo tipo de servicios que tienden a dar -- mayor seguridad a la navegación, como por ejemplo; -- las señales, salvamentos, etc. etc.

Los aseguradores han contribuido también en los progresos de la técnica en cuestión de construcción -- de buques.

"Según decir de URIA GONZALEZ (96) "no es posible negar la estrecha relación que existe entre las -- sociedades clasificadoras de navíos y el contrato de seguro marítimo tanto en el origen como en la evolución del mismo, en virtud de la gran utilidad que dan las primeras a los aseguradores".

El seguro es una institución que trata de proporcionar al hombre de manera directa; la seguridad; dicha seguridad en el campo de la navegación es mucho -- más necesaria.

#### CARACTERISTICAS DEL CONTRATO DE SEGURO MARITIMO.

Es necesario que hagamos un análisis de los diversos -- caracteres del contrato que estamos tratando, para --

(96) URIA GONZALEZ RODRIGO.- "El seguro marítimo" ---  
Editorial Bosch - Barcelona 1940.

una mejor comprensión del mismo lo estudiaremos analizando de la siguiente manera:

lo.- El seguro marítimo es un contrato de naturaleza consensual pues se perfecciona con el consentimiento de las partes, aunque en la antigüedad se le consideró como un contrato solemne que constaba en un documento que a través del tiempo ha sido denominado como póliza.

(97) "Se le ha considerado como un contrato consensual porque surge por el solo acuerdo del asegurador y del asegurado independientemente de todo hecho material". Normalmente se expide la póliza de seguro, pero en realidad ésta no es más que un documento probatorio de la existencia del contrato de seguro; ésta forma ha sido reconocida por nuestro código de Comercio, pues el artículo 812 fué reformado por Decreto de 11 de febrero de 1946 en el cual se cambió la parte final del mismo en el sentido de señalar que el contrato de seguro no es formal sino consensual, pues en la parte referente a lo antes indicado dice lo siguiente: "el contrato no podrá ajustarse a la condición suspen-

(97) DANJON DANIEL.- "Tratado de D. Marítimo" Tomo IV-  
página 142.

siva del pago de la primera prima o de la entrega de la póliza". (98)

Esta idea fué aceptada por nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos a la vez que estableció el sistema de la información en el párrafo lo. del artículo 222 que a la letra dice lo siguiente: "El seguro -- marítimo podrá contratarse por cuenta propia o de un -- tercero y se perfeccionará en el momento en que el solicitante tenga conocimiento de su aceptación por el -- asegurador. Su vigencia no podrá supeditarse al pago -- de la prima, a la entrega de la póliza o de cualquiera otro documento equivalente".

2o.- Otra característica que se le ha señalado; -- es la de ser un contrato aleatorio.

El maestro Cervantes Ahumada (99) niega de manera categórica la característica de aleatorio al contrato de seguro, en virtud de que en la actualidad las compañías aseguradoras saben de antemano que van a ganar y para eso se sirven del método estadístico; por lo que toca al asegurante este tampoco pierde, ya que al ha--

(98) DECRETO 3 DE MAYO DE 1946 (fecha en que se publicó)

(99) CERVANTES AHUMADA R.- "Apuntes de D. Mercantil" - 1962 y D. Marítimo 1963.

cer el pago de la prima, lo incluye al precio de la mercancía o a los gastos generales.

Ripert (100) nos dice que "el asegurante ya no realiza una apuesta, puesto que procura únicamente de-  
garantizarse contra una posible pérdida". Continúa diciendo el mismo autor que "la división absoluta de los riesgos ha dado lugar a que el asegurador convierta -- una operación aleatoria en una real industria capaz de reeditar beneficios ya que al calcular el total de sus primas y de sus reservas puede tener la completa y matemática seguridad de éxito". (101)

Actualmente el seguro ha dejado de ser aleatorio-  
ya que únicamente se le podría considerar con esa característica si se tomara de manera aislada pero esto-  
ya no ocurre en el contrato de seguro moderno.

3o. Una característica muy propia del seguro marí-  
timo es que consiste en un contrato basado en la buena fé de las partes, ya que el asegurador por lo general-  
no tiene el conocimiento directo de las cosas objeto -  
del seguro.

(100) RIPERT.- Op.cit. página 377.

(101) RIPERT.- Op.cit. página 377.

Se ha objetado esta característica, señalando que para eso están las compañías clasificadoras, pero se ha contraobjetado indicando que dichas compañías no han solucionado totalmente el problema, aún cuando son capaces de proporcionar toda clase de datos.

El principio de la buena fé tiende a proteger los intereses del asegurador evitando que el mismo sufra los resultados de los errores e inexactitudes del asegurante.

El asegurado debe hacer una declaración completa de todos los datos necesarios para la perfecta valoración del riesgo.

La doctrina Británica siempre ha adoptado el principio de la buena fé, los ingleses han sostenido que absolutamente todos los contratos son de buena fé; pero el contrato de seguro es de buena fé "calificada" o de "exquisita buena fé", ya que desde sus orígenes al contrato de seguro se le ha señalado como un contrato de MAXIMA BUENA FE, en razón de que al asegurador tiene confianza absoluta en el dicho del asegurado que le indica lo correspondiente a las circunstancias de la cosa objeto del seguro.

Los ingleses siempre han recalcado el principio de la buena fé como uno de los preponderantes principios del Derecho de Seguros y así lo determinan tanto su doctrina jurídica como su Derecho consuetudinario.

"Las circunstancias referentes a un contrato de seguro son por lo general conocidas únicamente por una sola de las partes y esta lo viene a ser el asegurado y pese a la gran experiencia de las compañías aseguradoras, deben estas atenerse la mayor de las veces en los datos proporcionados por el asegurante". (102)

"Los ingleses han calificado al contrato de seguro como de UBERRIMAE FIDEI e indudablemente que se encuentra mejor calificada esta expresión al seguro marítimo debido a que como antes hemos indicado, la mayor de las veces el asegurador se encuentra a lo que el asegurado de buena fé le señale respecto de la cosa asegurada; la falta de verdad del asegurado trae como sanción la nulidad del contrato". (103)

"Nuestro Derecho ha adoptado también este sistema de descripción del riesgo como fundamental para la rea

(102) RUIZ RUEDA LUIS "Revista Mex. de Seguros" No.41- Vol. IV página 1

(103) URIA GONZALEZ R.- Ob.cit. página 11 y 12

lización o celebración de este contrato y el mismo ordenamiento regula las consecuencias del incumplimiento de este deber". (104)

Los artículos 47 y 48 de la Ley sobre Contratos de Seguros establecen que cualquier omisión, inexactitud o reticencia de la declaración precontractual del riesgo, permitirá a la Compañía Aseguradora declarar de manera unilateral la rescisión del contrato pero dicha declaración deberá hacerse dentro de los 15 días siguientes en que la empresa aseguradora tenga conocimiento de la omisión o de la inexactitud de la declaración; la comunicación por parte de la aseguradora al asegurante deberá hacerse de manera auténtica.

La Ley de navegación y Comercio Marítimo establece algo al respecto en el artículo 227 al señalar que "EN CASO DE PROBARSE EL DOLO O LA MALA FE, EL CONTRATO SERA NULO....."

El artículo 238 de la misma Ley añade EL ASEGURADOR RESPONDERA SALVO PACTO EN CONTRARIO DE LOS DAÑOS Y PERDIDAS OCASIONADAS POR VICIOS OCULTOS DE LA COSA, A MENOS QUE PRUEBE QUE EL ASEGURANTE O EL GESTOR DEL SEGURO CONOCIAN TALES VICIOS O PUDIERON CONOCERLOS SI

HUBIESEN OBRADO CON LA DILIGENCIA NORMAL.

"Otra característica del contrato de seguro es que se trata de un contrato masivo ya que el asegurador moderno no se concreta a tomar un seguro sino que toma -- una cantidad de seguros, en razón de que un seguro se -- compensa con otro". (105)

Para algunos autores (106) "el contrato de seguros de los calificados de empresa, en virtud de tratarse de una gran cantidad de primas las cuales son determinadas por el Estado, basándose para esto en la estadística.

"Los asegurantes se aseguran y se distribuyen el -- riesgo entre todos, de esta manera crean un fondo de -- primas por medio del cual será indemnizado aquel asegurado que sufra el riesgo; una vez que se ha formado este fondo lo ponen bajo la responsabilidad del asegura-- dor y éste se obliga a realizar el pago de los resultados del riesgo; o sea que con el fondo formado por los -- asegurantes se paga con el mismo los riesgos que se lle

(105) CERVANTES AHUMADA.-"Apuntes de D.Mercantil 1962 -- y de D. Marítimo 1963".

(106) URIA GONZALEZ RODRIGO.- Op.cit. página 10.

guen a producir". (107)

40.- Se ha señalado como otra de las características del contrato de seguro, que el mismo se trata de un contrato de adhesión pero esto es incorrecto ya que el principio de la autonomía de la voluntad y la libertad contractual tienen gran preponderancia en el seguro marítimo lo cual no sucede en los demás seguros; se puede decir que las normas de Derecho marítimo únicamente --- vienen a suplir a la voluntad de los contratantes y estos están en aptitud de contratar en la forma que mejor convenga a sus intereses". (108)

En nuestro seguro, la mayor parte de las veces, el asegurado es una gran empresa naviera que por lo general es más potente económicamente que la empresa aseguradora y por lo mismo tiene más prerrogativas en la expresión de voluntad, "tanto así, que en la actualidad las normas que regulan este contrato, son fundamentalmente supletorias esto es, que la voluntad expresada por las partes, está por arriba de esas normas e inclusive puede crear otras de acuerdo con sus intereses, sin embar-

(107) CERVANTES AHUMADA R.- "Apuntes de D. Mercantil --- 1962 y Marítimo 1963.

(108) CERVANTES AHUMADA.- "Apuntes de D. Marítimo 1963- y 1964".

go la legislación del seguro tiende a ser cada vez más imperativa". (109) prueba de ello es que el artículo - 193 de la Ley Sobre el Contrato de Seguro estatuye lo siguiente TODAS LAS DISPOSICIONES DE LA PRESENTE LEY - TENDRAN EL CARACTER DE IMPERATIVAS, A NO SER QUE ADMITAN EXPRESAMENTE EL PACTO EN CONTRARIO.

50.- Otra de las características que se le han señalado al Contrato de Seguro es la de considerarlo como un Contrato Bilateral y a Título Oneroso, en virtud de que a causa de este, las partes que lo realizan se ven en la obligación de cumplir con sus derechos y --- obligaciones recíprocas y éstas tienen su origen en el momento mismo que se perfecciona el contrato.

60.- Otra característica más, es la de considerarlo como un Contrato eminentemente indemnizatorio o compensatorio ya que tiene como objeto únicamente el de reparar el daño sufrido por el asegurado, reintegrando en su patrimonio, la parte que fué destruída a consecuencia o como resultado del riesgo.

Pero solamente en la parte disminuída por el siniestro ya que el seguro no busca enriquecer al asegurante y así lo determina el artículo 226 de la Ley de

(109) CERVANTES AHUMADA RAUL.- "Apuntes de Derecho Mercantil, 1962"

go la legislación del seguro tiende a ser cada vez más imperativa". (109) prueba de ello es que el artículo - 193 de la Ley Sobre el Contrato de Seguro estatuye lo siguiente TODAS LAS DISPOSICIONES DE LA PRESENTE LEY - TENDRAN EL CARACTER DE IMPERATIVAS, A NO SER QUE ADMITAN EXPRESAMENTE EL PACTO EN CONTRARIO.

50.- Otra de las características que se le han señalado al Contrato de Seguro es la de considerarlo como un Contrato Bilateral y a Título Oneroso, en virtud de que a causa de este, las partes que lo realizan se ven en la obligación de cumplir con sus derechos y --- obligaciones recíprocas y éstas tienen su origen en el momento mismo que se perfecciona el contrato.

60.- Otra característica más, es la de considerar lo como un Contrato eminentemente indemnizatorio o compensatorio ya que tiene como objeto únicamente el de reparar el daño sufrido por el asegurado, reintegrando en su patrimonio, la parte que fué destruída a consecuencia o como resultado del riesgo.

Pero solamente en la parte disminuída por el siniestro ya que el seguro no busca enriquecer al asegurante y así lo determina el artículo 226 de la Ley de

(109) CERVANTES AHUMADA RAUL.- "Apuntes de Derecho Mercantil, 1962"

Navegación y Comercio Marítimo que tiende a evitar que el asegurante obtenga como consecuencia del siniestro una cantidad mayor al daño sufrido.

7o.- URIA, (110) señala que "otra de sus características es la de ser un Contrato de Tracto Sucesivo - ya que no se agota en una sola prestación sino en prestaciones sucesivas". Esto tiene su explicación en que en el transcurso de la navegación pueden surgir un sin numero de siniestros que determinen otras tantas prestaciones sucesivas del asegurador.

Continúa señalando el mismo autor que (111) "el seguro marítimo es poseedor de una característica exclusiva, esta peculiaridad que lo hace diferente de -- las demás ramificaciones del seguro contra daños, consiste en que su principal finalidad u objeto es el descubrir los intereses asegurables contra los riesgos de la navegación marítima".

Ripert (112) precisa el carácter de marítimo al seguro "en virtud de que se encuentra sometido a una reglamentación legal diferente de la que rige al segu-

(110) URIA GONZALEZ RODRIGO.- Op.cit. página 10.

(111) URIA GONZALEZ RODRIGO.- Op.cit. pág. 14 y 15

(112) RIPERT G.- Op.cit. página 388.

ro terrestre".

El mismo autor (113) le considera un Acto de Comercio dado que "todas las compañías de seguros tanto terrestres como marítimas, son consideradas comerciales por la jurisprudencia Francesa".

(113) RIPERT G.- Op.cit. página 381

# C O N C L U S I O N E S

1.- El riesgo marítimo surgió desde el momento que el hombre inició sus incursiones en el mar y hasta la actualidad en que pese a los sistemas de previsión y -- los modernos aditamentos auxiliares de los buques; es-- tos siguen siendo objeto de los siniestros marítimos.

2.- El riesgo del mar es un acontecimiento que surge en el mar y que puede ocasionar un daño a las expediciones marítimas pudiendo provenir o bien de la acción del mar o bien que acontecen en el por causas ajenas al mismo.

3.- El riesgo marítimo para obtener dicho carácter debe estar relacionado con la navegación.

4.- Los acontecimientos de la naturaleza para que tengan el carácter de caso fortuito deben constituir -- fenómenos cuya producción no ocurra comunmente en la navegación

5.- El seguro marítimo amplía su campo de acción a riesgos que por la causa que los produce no constituyen riesgos marítimos.

6.- A partir del siglo XIX se empezaron a excluir-- los riesgos de guerra, debido al gran problema que re--

presentaba el determinar la importancia de estos riesgos, a lo poco común de los mismos y al hecho de que el seguro trascendió al ámbito internacional, nuestra Legislación excluye los Riesgos de Guerra.

7.- Es necesario que se establezca un reglamento de validez internacional que regule las operaciones de guerra marítima y que señale los medios lícitos e ilícitos a que los países beligerantes están capacitados a recurrir.

8.- Por lo general se ha considerado como prueba plena el diario de la navegación para determinar las causas del naufragio.

9.- El accidente o riesgo de abordaje es aquel en el cual el deber de dar asistencia es más necesario y así lo ha comprendido la mayoría de los países al señalar "La asistencia marítima obligatoria".- De obligación moral, la asistencia ha pasado a ser una obligación legal.

10.- Es necesario que se reglamente cual es el tiempo necesario que debe permanecer un buque inmovilizado para que se le considere varado o encallado.

11.- Las represalias por constituir un acto de fuerza son sumamente peligrosas y a consecuencia de las mismas puede surgir la guerra, por lo tanto solo se debe hacer uso de ellas después de haber agotado todos los recursos de Derecho.

12.- El seguro marítimo surgió en el Derecho marítimo como una consecuencia de la necesidad que tienen los navieros y los comerciantes de eludir las responsabilidades del riesgo marítimo.

13.- La indemnización que se otorga al asegurado tiene una finalidad puramente compensatoria.

14.- Los elementos fundamentales del seguro son:  
a) La indemnización en caso de que ocurra el accidente marítimo; y b) La prima que debe pagar el asegurado por el riesgo corrido.

15.- La autonomía de la voluntad y la libertad contractual tienen gran influencia en el seguro marítimo a diferencia de lo que ocurre en las demás clases de seguro.

B I B L I O G R A F I A .

MANUEL TARGA.- Sin Título Siglo XVI

SCHULDREICH TALLEDA HECTOR A.- "Derecho de la Navegación" 4a. edición Buenos Aires 1963.

RIPERT GEORGE.- "Compendio de Derecho Marítimo".- Traducción de Pedro G. Sanmartín.- Buenos Aires 1954.

BRUNETTI.- "Derecho Marítimo Privado" Tomo I 1950.

FARIÑA.- "Derecho Comercial Marítimo".- Tomo IV.  
Ed. Bosch 1956

BENITEZ DE LUGO R.- "Tratado de Seguros" Vol. II Tomo -  
IV Madrid 1955.

PIPIA UMBERTO.- "Trattato de Diritto Maritimo" T. II

ASCOLI PROSPERO.- "Del Comercio Marítimo y de la Navegación" Tomo II.

ACCIOLY HILDEBRANDO.- "Tratado de Direito Int. Pub."-  
Tomo II 1958.

BUSTAMANTE.- "Derecho Int. Púb." Tomo IV La Habana - -  
1933-38.

ELLERY STOWELL.- "The New York American" 1916.

PEARCE HIGGINS.- "Defensively Armed, Merchant Ships" --  
Londres 1917.

PAUL FAUCHILLE.- "Tratate de Droit Int. Púb." 1922-26.

ROLIN.- "Le Droit Moderne de la Guerre" Tomo II Bruse-  
las 1920.

PESSOA V.E.- "Projecto de Código de D. Int. Púb". Rio de Janeiro 1911.

CAUVET.- "Traite des Assurances Maritimes" Tomo II -- 1862.

MARSDEN.- "Collisions at Sea".

PARDESSUS.- "Collection des Lois Maritimes anterieures au XVII siecle" Vol.6o. Paris 1837.

J.G.GOMEZ B.- "Las Averías gruesas" Tesis Profesional-1967.

GEMMA.- Appunti de D. Internazionale 1923.

WAHL.- "Précis theor prat, de droit maritime" 1924.

MANUEL J. SIERRA.- "Tratado de Derecho Int.Púb"  
4a. Ed. 1963 México.

BALLADORE PALLIERI.- "La Guerra" Diritto Internaciona  
le Pub.Milan 1952 , 6a. Edición.

JEAN HALPERIN.- "Los Seguros en el Régimen Capitalista"

RUIZ RUEDA LUIS.- "Revista Mexicana de Seguros" No.80  
Vol. 7o. 1954.

URIA GONZALEZ RODRIGO.- "El Seguro Marítimo" Editorial  
Bosch Barcelona 1940.

ARNOULD.- S/T Vol. I 1939.

MEZZERA ALVAREZ R.- "Curso de Derecho Marítimo".  
Montevideo Tall. Graf."33" 1946

RODRIGUEZ FELIX.- "Tratado de Seguros" Tomo I Nueva --  
Imprenta Radio S.A. Madrid 1942.

DANJON DANIEL.- "Tratado de Derecho Marítimo" Tomo IV  
Trad. de Luis de Aguirre Ed. Reus 1931

CERVANTES AHUMADA RAUL.- "Apuntes de Derecho Mercantil  
1962 y Marítimo 1963.

RUIZ RUEDA LUIS.- "Revista Mexicana de Seguros " No. 41  
Vol. IV 1951.

CERVANTES AHUMADA R.- "Apuntes de Derecho Marítimo 1963  
y 1964.

CERVANTES AHUMADA R.- "Apuntes de Derecho Mercantil ---  
1962.

LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMO.-

MANUAL DE LEYES DE GUERRA MARITIMA DEL INSTITUTO DE D.-  
INT. 1913.

CODIGO DE COMERCIO MEXICANO.

LEY SOBRE EL CONTRATO DE SEGURO.

DECRETO DE 3 DE MAYO DE 1946 SOBRE EL SEGURO.