

519  
2g



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO**

---

---

**FACULTAD DE DERECHO**

**"EL RIESGO EN EL CONTRATO DE  
SEGURO MARITIMO"**

**T E S I S**

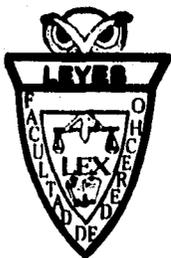
**QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:**

**LICENCIADO EN DERECHO**

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

**LUIS RAMOS SILICEO**

**ASESOR: LIC. OSCAR VASQUEZ DEL MERCADO**



**MEXICO, D.F.**

**1996**



Universidad Nacional  
Autónoma de México



**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.

**"UN HOMBRE BIEN NACIDO, ES UN HOMBRE AGRADECIDO"**

**"LO MEJOR NO ES LLEGAR A SER CAMPEON  
SERLO SIEMPRE ES LO IMPORTANTE."**

**DO UT DES DO UT FACIO  
FACIO UT DES FACIO UT FACIES**

**A MI PADRE, HERMANO Y AMIGO.**

**A LA FAMILIA SILICEO,  
ESTIRPE DE JURISTAS  
QUE BUSCAN SIEMPRE LA JUSTICIA.**

**(IN MEMORIAM)  
A MI ABUELITA,  
TU FUERZA Y BONDAD SIEMPRE ESTAN PRESENTES EN MI,  
PORQUE TU ERES MI SANGRE. TU Y YO SOMOS UNO MISMO.**

**(IN MEMORIAM)  
AL DR. FERNANDO SILICEO CAMACHO  
MI ABUELO, EJEMPLO VIVO DE CAPACIDAD Y DISCIPLINA  
A QUIEN DEBO EL AMOR POR LA CIENCIA JURIDICA.**

**A LA LIC. BEATRIZ ALEJANDRA SILICEO CASTILLO**  
QUIEN HA SABIDO GUIARME POR EL SENDERO  
DE LA VIDA CON SU NOBLE EJEMPLO  
E INCULCADO EL VALOR DE LA JUSTICIA.  
GRACIAS POR SER MI MADRE.

**AL DR. ARTURO A. SILICEO CASTILLO**  
QUIEN MAS QUE UN TIO HA SIDO COMO MI PADRE,  
LA MANO AMIGA QUE INCONDICIONALMENTE SE EXTIENDE  
EN TODO MOMENTO PARA AYUDAR A LA HUMANIDAD.  
MI COACH EN EL JUEGO DE LA VIDA.

**A MI HERMANA SARELLA**  
FUSION DE NIÑA Y MUJER TIERNA Y SOÑADORA  
CON MI AGRADECIMIENTO POR SER LA MEJOR  
HERMANA DEL UNIVERSO Y EJEMPLO A SEGUIR.

**A MI MARY PAIN**  
COMPAÑERA, AMIGA, NOVIA,  
TODO LO QUE BUSCO EN  
UNA MUJER LO ERES TU.  
TE AMO.

**A MIS TIAS**  
**LIC. SARA BERTHA SILICEO Y**  
**MAGISTRADA PATRICIA SILICEO**  
MUJERES NOBLES QUE ME HAN  
COLMADO DE CARIÑOY BUENOS CONSEJOS.

**(IN MEMORIAM)**  
**A MI TIO LIC. JOSE ORLANDO SILICEO**  
EJEMPLO DE RECTITUD Y BONOMIA HUMANA.

**A MIS TIOS**  
**GENERAL BRIGADIER Y LIC. FERNANDO SILICEO,**  
**CONTRA-ALMIRANTE Y LIC. AGUSTÍN SILICEO**  
**LIC. MAURICIO EDGARDO SILICEO CASTILLO**  
**CON EL AFECTO QUE SIEMPRE ME HAN INSPIRADO.**

**A MIS PRIMOS**  
**EXTENSIONES DE MI LINAJE,**  
**CON LA ESPERANZA DE QUE**  
**NUESTRA UNION SEA INDISOLUBLE.**

**A MEXICO**  
**TIERRA BENDITA QUE ME VIO NACER**  
**QUE ME HA ALIMENTADO Y ACOGIDO**  
**DURANTE TODA MI VIDA.**

**A LA NACION CHILENA**  
**MI SEGUNDA PATRIA**

**A MIS COMPAÑEROS Y AMIGOS**

**AL INSTITUTO ESPERANZA  
A LA SECUNDARIA "ALBERT EINSTEIN"  
A LA PREPARATORIA "PEDRO DE ALBA"**

**A LA FACULTAD DE DERECHO  
MI ALMA MATER,  
BAJO CUYO ABRIGO COMPRENDI  
EL PORQUE ES PREFERIBLE OPTAR  
POR LA JUSTICIA QUE EL DERECHO.  
CUANDO ESTOS SON OPUESTOS.**

**AL LIC. OSCAR VASQUEZ DEL MERCADO**  
MAESTRO Y AMIGO CUYO CONSEJO AGRADEZCO.

**AL LIC. SERGIO DOMINGUEZ VARGAS**  
EJEMPLO FIEL DE HONESTIDAD Y CALIDAD HUMANA.  
PARA USTED MI ETERNA GRATITUD.

**AL DR. PEDRO ASTUDILLO URBUA**  
HOMBRE QUE SIEMPRE ESTA  
PRESTO A BRINDAR SU MANO AMIGA

**AL LIC. ALVARO URIBE SALAS**  
DE QUIEN APRENDI EL GUSTO POR LA CATEDRA.

**A LA GENERACION 1990-1994  
DE LA FACULTAD DE DERECHO**

**AL PRIMER REGIMIENTO DE  
INFANTERIA DE MARINA,  
ARMADA DE MEXICO  
EN DONDE SE FORJARON EN MI  
EL VALOR, LA LEALTAD Y LA DISCIPLINA.**

**A LA ORGANIZACION CONDORES  
QUIEN ME VIO CRECER COMO ATLETA UNIVERSITARIO.**

# ÍNDICE

	PÁGINA
<b>INTRODUCCIÓN</b>	1
<b>CAPÍTULO I</b>	10
<b>ANTECEDENTES HISTÓRICOS</b>	10
<b>A) EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LA NAVEGACIÓN Y DEL DERECHO MARÍTIMO.</b>	10
<b>B) CARACTERÍSTICAS HISTÓRICAS DEL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO, DE LA EDAD MEDIA HASTA NUESTROS DÍAS.</b>	14
<b>CAPÍTULO II</b>	23
<b>MARCO JURÍDICO.</b>	23
<b>ANEXO A (LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMO).</b>	24
<b>CAPÍTULO III</b>	33
<b>EL SEGURO MARÍTIMO</b>	33
<b>A) CONCEPTO DEL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO</b>	35
<b>B) NATURALEZA JURÍDICA</b>	38
<b>1. CONSENSUAL.</b>	41
<b>2. ALEATORIO.</b>	41
<b>3. DE INDEMNIZACIÓN.</b>	42
<b>4. TRACTO SUCESIVO.</b>	42
<b>5. ADHESIÓN.</b>	42
<b>CAPÍTULO IV</b>	51
<b>ELEMENTOS DEL CONTRATO</b>	51
<b>1) ELEMENTO FORMAL.(LA PÓLIZA)</b>	51
<b>2) ELEMENTOS SUBJETIVOS (ASEGURADOR Y ASEGURADO).</b>	55
<b>2.1 DERECHOS Y OBLIGACIONES.</b>	59
<b>-OBLIGACIONES DEL ASEGURADO.</b>	60
<b>-OBLIGACIONES DEL ASEGURADOR.</b>	60
<b>3) ELEMENTOS OBJETIVOS.(O MATERIALES)</b>	68
<b>3.1 EL INTERÉS JURÍDICO-ECONÓMICO</b>	69
<b>3.2 EL RIESGO</b>	70
<b>3.3 LA COSA ASEGURADA</b>	70

<b>CAPÍTULO V</b>	72
<b>MODALIDADES</b>	
<b>A) INTERÉS ASEGURABLE</b>	72
<b>B) EL RIESGO</b>	77
<b>C) TIPOS DE RIESGO</b>	93
<b>D) RIESGOS PROPIOS DE LA NAVEGACIÓN (ASEGURABLES) Y RIESGOS EXCLUIDOS DEL CONTRATO</b>	95
<b>CAPÍTULO VI</b>	
<b>CONCLUSIONES</b>	109
<b>BIBLIOGRAFÍA</b>	119

## INTRODUCCIÓN

Los fenicios, fueron navegantes por excelencia, el primer pueblo que rompió con la tradición del comercio terrestre.

Históricamente está comprobado que la figura mercantil, vinculada con el Derecho Marítimo "Nauticum Foenus" fue creada por los griegos, toda vez que se relata que hombres adinerados de Atenas, prestaron a un comerciante que debería fletar un navío para comprar trigo en Sicilia, habiéndose establecido en el contrato respectivo que si el viaje llegaba a buen término y la mercancía sana y salva se pagaría un fuerte interés, pero si al contrario, esto es, que fracasara la operación de traslado de la mercancía y no se obtenía, por lo tanto, el beneficio esperado, la suma prestada no se reintegraría. Esta institución se considera el antecedente del contrato de seguro y del préstamo a la gruesa.<sup>1</sup>

En Roma, el derecho para ejercer el comercio aparece como facultad que se concede a los ciudadanos romanos y a los extranjeros que llegaban a Roma o que ahí establecían su domicilio, por que en las relaciones con los extranjeros, los romanos no aplicaban la ley propia o extranjera, sino las normas comunes que constituían una forma de Derecho Internacional y formaría uno de los elementos del "JUS GENTIUM" definido como el conjunto de normas que los romanos tenían en común con los demás pueblos de la antigüedad, Derecho que carecía de los formalismos del Derecho civil que era el conjunto de instituciones jurídicas genuinamente particulares del pueblo romano.

---

<sup>1</sup> Joaquín Garrigues. Curso de Derecho Mercantil. II, México, 1977. Pág. 745.

El Jus Gentium normaba las relaciones económicas y comerciales entre los pueblos mediterráneos, esto no debe considerarse como que las reglas relativas al comercio contenidas en el Jus Gentium se consideren como un autentico Derecho unificado, ya que los romanos no distinguieron entre el Derecho civil y el Derecho mercantil.

Roma tuvo un gran tráfico comercial pero no fue suficiente como para crear un Derecho para el comercio, tal vez por la falta de interés de los romanos por el comercio y por la facilidad del Derecho romano para adecuarse al tráfico mercantil y por las facultades legislativas que el Pretor tenía para establecer un equilibrio de las instituciones jurídicas, las necesidades de la vida, y por consecuencia al comercio.

En esta cultura, no se estableció un Derecho comercial, ni menos que perteneciese a una casta social determinada, sino que se crearon instituciones reglamentadas de carácter comercial independientemente de las personas que las cumplieran y del fin por el cual se llevaron a cabo, es decir fueron normas de carácter abstracto, impersonales, y de observancia general, por todo lo anterior, son muy pocas las normas relativas al comercio.

Las principales instituciones de carácter comercial en este pueblo son, a saber:

A) La "ACTIO INSTITORIA" la cual contrariamente al JUS CIVILES que no considera la figura de la representación, las interpósitas personas que hubiesen celebrado actos de comercio con un esclavo o con un hijo de familia, podrían exigir directamente el pago al amo o al Pater familias.

**B)** La "ACTIO EXERCITORIA" la que consistía en la facultad otorgada a todo aquel que hubiese contratado directamente con el capitán de un buque para poder exigir la obligación al dueño de la embarcación;

**C)** La "NAUTICUM FOENUS" que regulaba el préstamo a la gruesa, esta institución se refería al mutuo oneroso que celebraban por una parte, un capitalista rico o un banquero, y por la otra un comerciante, estipulándose un fuerte interés, cuya exigibilidad se condicionaba al feliz arribo del buque con su mercancía sana y salva a puerto, y en caso contrario el prestamista perdía suerte principal e intereses;

**D)** La "LEX RHODIA DE IACTU", la que establecía que todos los propietarios de las mercancías cargadas en un buque deberían contribuir a reparar las pérdidas sufridas por algunos de los propietarios cuyas mercancías se arrojaban ó echaban al mar, con el propósito de mantener la embarcación a flote, y evitar que zozobrar. La anterior figura es el antecedente del actual contrato de Avería:

## **EDAD MEDIA**

Con motivo de la caída del imperio romano de occidente, en el año de 476 (S.V d. C.) por parte de las fuerzas bárbaras, el pueblo romano se ve afectado en su actividad comercial y el comercio en sí se ve limitado únicamente a intercambios de insumos para satisfacer necesidades de primer orden entre individuos que habitaban una misma plaza o circunscripción territorial. Este

fenómeno se repite hasta aproximadamente el siglo XI d.C., cuando el comercio vuelve a florecer y ciudades realizarían de nuevo operaciones mercantiles que repercutirían mas allá de sus delimitaciones territoriales, creándose por ende prósperos centros industriales y comerciales, particularmente en ciudades italianas y porteñas como son: Génova, Venecia, Amalfi, etc.

Florenia aun que no tiene mar, creció enormemente como una potencia peletera y lanar; lo mismo ocurrió con Milán y Bologna.

Al igual que Italia el comercio tuvo auge en otros países de Europa como lo son Bélgica, ( Bruselas, Brujas y Amberes) , Holanda, (Amsterdam), donde el comercio florece esplendorosamente, en Francia (Marsella y Lyon), en España, (Barcelona, Sevilla, Burgos y Bilbao).

Por el notorio desarrollo del comercio durante este lapso, se tuvo la necesidad de reglamentar los diversos actos de comercio que se practicaban en forma irregular, trayendo como consecuencia la multiplicación de disposiciones en esta materia que robustecieron y enriquecieron el Derecho Mercantil.

En las ciudades europeas anteriormente anotadas y con el fin de regular los actos de comercio se constituyeron colegios de comerciantes cuyos dirigentes eran llamados cónsules.

Estas corporaciones de comerciantes quienes gracias a su riqueza, tenían poder político y económico.

Se crean también tribunales, ante quienes en un principio se ventilaban controversias de los comerciantes inscritos en la matrícula "MERCATORUM", para después juzgar no solo a los miembros de las corporaciones, sino también a todos aquellos que realizaran operaciones de

comercio, aún cuando no fuesen comerciantes; es así como se prepara una teoría objetiva del acto de comercio. Las corporaciones a través de sus tribunales dictan resoluciones en la materia de comercio, sentencias que van compilándose y formando un cuerpo de leyes y reglamentos a los cuales se les da el nombre de ESTATUTOS y con base en ellos, con posterioridad, se regulan las relaciones de los miembros de las corporaciones. En los estatutos encontramos ya reglas de Derecho comercial que se practicaban en determinadas plazas que van a servir más tarde como base para la elaboración del Derecho mercantil.<sup>2</sup>

En la edad media, el comercio se distinguió por su internacionalidad, esto es, las relaciones entre los centros comerciales fueron muy importantes, por ello surgió el *JUS MERCATORUM* ó Derecho de los comerciantes, para regular las relaciones entre los centros comerciales en la Europa occidental. Este Derecho inspiró al Derecho mercantil en lugares como Francia, Italia y España.

Durante este periodo 3 fenómenos históricos originaron el crecimiento del comercio y del Derecho mercantil, que son, a saber:

- I) Las cruzadas.
- II) Las ferias.
- III) Y la intervención de la Iglesia.

I) Las cruzadas ( 1096- 1099). Fue el primer fenómeno, cuyo objeto consistió en un movimiento de fe para liberar el sepulcro de Cristo de las manos de los infieles. Estableciéndose una relación comercial entre los cristianos de tierra santa y los de occidente. En esta etapa histórica para financiar las cruzadas y el desarrollo del comercio, se crearon bancos los que

---

<sup>2</sup> Oscar Vasquez del Mercado. Contratos Mercantiles. Pag.7. Editorial Porrúa. ed.1992.

realizaban importaciones, operaciones financieras, creándose por ello importantes reglas mercantiles.

**II) Las ferias.** A causa de la inseguridad en el transporte, surgieron las ferias como consecuencia a la dificultad de los comerciantes en la comunicación por tierra, para trasladarse de un lugar a otro, organizándose con anticipación, para reunirse en una ciudad determinada para llevar a cabo sus actos de comercio, así surgen las ferias de occidente, naciendo importantes centros comerciales. Las ferias más destacadas fueron las de Lyon en Francia, Leipzig y Frankfurt, en Alemania y Brujas en Bélgica. En ellas se crea un Derecho especial llamado "Jus Nundinarum", caracterizado por dos elementos, que son base del Derecho Comercial moderno: la rapidez de las operaciones mercantiles y el fortalecimiento del crédito.

En las ferias surge la quiebra, esto es, que los bienes del deudor insolvente eran inmediatamente embargados para el pago de sus acreedores.

Dentro de este momento histórico, surge la letra de cambio, que se utilizaba como un medio de transporte del dinero sin que en realidad el líquido se moviera de una plaza a otra.

El Jus Nundinarum, se aplicó al principio en las ferias, pero adquirió tal importancia que también reguló gran cantidad de contratos en la Edad Media, estableciendo reglas en caso de litigio, robusteciendo así al Jus Mercatorum.

**III) La Iglesia.** Se destacó por su prohibición a los mutuos onerosos. Se prohíbe su intervención en la Banca. Sin embargo, admitió excepciones, ya que el mercado requería de créditos. El Derecho Canónico, observó que cuando los capitales estaban sujetos a riesgos, debería cubrirse una remuneración relativa al riesgo corrido, por lo cual la Iglesia nunca prohibió el préstamo a la gruesa (Nauticum Foenus).

## **EDAD MODERNA**

Con el descubrimiento de América, el comercio sufre un giro de 180 grados desplazándose del Mediterráneo al Océano. De Italia pasa a España, Francia, Inglaterra y Portugal, quienes con una mejor posición geográfica desarrollan el comercio en forma preponderante.

El Derecho de Comercio Internacional que regulaba las ferias, fue sustituido por el Derecho Mercantil Nacional.

Italia, es quizás el país en donde el Derecho Mercantil ha florecido notablemente a través de los tiempos, continuando con el desarrollo que tuvo en la Edad Media. "Deja sin embargo el paso a los estados nacionales, quienes comienzan a disciplinar el Derecho Mercantil a través de las ordenanzas. Desapareció entonces la unidad del Derecho Mercantil Europeo, anteriormente sometido a una reglamentación substancialmente uniforme en todos los países civilizados"<sup>3</sup>

## **ÉPOCA CONTEMPORÁNEA**

Al igual que se creó una comisión para la creación del Código Civil Francés, se creó otra para la elaboración del Código de Comercio, proyecto que se convirtió en ley cuando Napoleón designó una nueva comisión, poniendo a la consideración, en primer lugar del consejo de Estado y después

---

<sup>3</sup> Opus Cit

del cuerpo legislativo, aprobándose por unanimidad este cuerpo legal antes mencionado, ocurriendo en el año de 1808 (s.XIX).

El Código Francés de Comercio fue ejemplo para otros países, como España e Italia y estos a su vez fueron una gran influencia para nuestra legislación mercantil de 1854, 1884 hasta la actual de 1889.

En España se creó la obra del consulado del mar, resultando la mas completa colección medieval de usos marítimos, la cual tuvo vigencia a lo largo de varios siglos en todos los puertos del Mediterráneo.

Mientras tanto, en México, debido al auge del comercio y de los negocios mercantiles, fue urgente instalar en la ciudad un consulado como los de Burgos y Sevilla, por lo que se creó bajo el mando del Rey Felipe II, por cédula del 25 de Junio de 1592, misma que fue confirmada el 8 de Noviembre de 1594.

Este consulado antes referido desempeñaba ciertas actividades legislativas, judiciales, administrativas y militares. Las actividades legislativas se referían a la creación y sometimiento de las leyes mercantiles a la consideración del monarca; con respecto a las actividades administrativas, el consulado apoyaba el comercio, y con motivo de los conflictos surgidos de la práctica del mismo, como función judicial resolvía éstos; este consulado proponía las vacantes de jefes y oficiales ante un órgano militar denominado regimiento urbano de comercio.

Hasta 1795 se formó el consulado de Veracruz, después el de Guadalajara y finalmente el de Puebla.

Las Ordenanzas de Bilbao por su importancia y riqueza, prevalecieron a las leyes de Indias, que reglamentaron el comercio, Ordenanzas que estuvieron vigentes hasta 1884.

En la Constitución de 1824 se estableció suprimir los consulados por considerarlos tribunales especiales.

En 1841 fueron reimplantados los consulados pero ahora con el nombre de Tribunales Mercantiles.

Hasta el año de 1854 surge oficialmente el primer código de comercio mexicano resultado de la encomienda hecha a un Ministro de Santa Ana llamado Teodosio Lares. En honor de su autor este cuerpo legal es denominado Código de Lares, mismo que fue derogado en 1855, por lo que las Ordenanzas de Bilbao tienen otra vez vigencia.

En 1884 surge a la vida Jurídica el segundo Código de Comercio Mexicano, derogando todas las disposiciones mercantiles colaterales incluso las ordenanzas de Bilbao.

El Código de 1889 que entró en vigor el primero de Enero de 1890 es el tercer cuerpo legal que rige a nuestra Nación en materia mercantil, hasta nuestros días, el cual tiene marcada influencia del Código español de 1885, del italiano de 1882 y por supuesto del Código francés de 1808.<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup>Oscar Vasquez del Mercado. "Contratos Mercantiles"

## CAPITULO I

### ANTECEDENTES HISTORICOS.

#### **A) EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LA NAVEGACIÓN Y DEL DERECHO MARÍTIMO.**

A partir del siglo II a.C. con el Código de Manú se regulan actividades vinculadas con el mar. En este Cuerpo Legal antiquísimo se previenen las compras y ventas de las mercancías que provienen de altamar, las que se perfeccionaban favorablemente aunque el vendedor no fuese el legítimo propietario de la cosa objeto de enajenación.

El antiguo pueblo fenicio aunque fue el primero que rompió con la tradición del comercio terrestre, no dejó leyes marítimas escritas, tal honor le correspondió al viejo pueblo Rodio.

Por dos elementos era reconocida Rodas. El primero, por el coloso que guardaba celosamente su puerto, el cual constituyó una de las 7 maravillas del mundo antiguo; y el segundo fue el reconocimiento generalizado por todo el Mediterráneo a sus leyes marítimas (escritas), las cuales fueron tomadas en parte por la Legislación Romana y por ende, heredadas a nuestra cultura hasta la fecha.

Entre las principales figuras jurídicas que preveían las leyes Rodias se encontraban algunos tipos de préstamo marítimo, actos ilícitos entre marineros, delitos referentes al cargamento y al buque, cuestiones sobre

Política Naval, modalidades del pago del flete, hipótesis de traslado de mercancía de un buque a otro, robos en caso de un naufragio y otras cuestiones más.

**GRECIA.** Es indiscutible que los antiguos atenienses regularon su actividad comercial marítima fundándose en las antiguas leyes Rodias, logrando atraer riquezas por medio de sus diestros marineros provenientes de Egipto y Asia, por consiguiente el florecimiento marítimo griego se debió a la adopción de las leyes Rodias.

**ROMA.** El pueblo romano asumió como suya gran parte de la cultura griega y como parte de ésta sus instituciones jurídicas y legislación, dentro de la cual como ya habíamos mencionado figuran las leyes Rodias.

En los códigos Teodosiano y Justiniano encontramos diversos preceptos relativos al tráfico marítimo, marina de guerra, naufragios, entre otros.

Una figura sobresaliente del Código Justiniano es la Excercitoria Actione, que es la versión adoptada del Derecho Marítimo de la Institoria Actione. "En Roma, aquellos a quienes el comerciante encomendaba el cuidado de algún negocio, eran llamados "institores" y la persona que había tratado con ellos podía dirigir su acción, sea contra los mismos, sea contra el principal. El Código de Justiniano extiende esta acción al tráfico por mar: quienes habían tratado con el capitán podían ejercitar su acción contra el propietario del navío."<sup>5</sup>

Esta incluida en el Digesto la Ley Rodia de la Echazón , la que se encuentra vigente hasta nuestros días. De igual manera podemos encontrar preceptos que regulan el préstamo a la gruesa (NAUTICUM FOENUS).

---

<sup>5</sup> Conf. Bulay-Paty. Curso Di Diritto Comerciale Marítimo. Livorno, 1841. p. 4.

Cabe señalar tratándose de esta importante civilización y de los cuerpos legales que los regularon en la materia que ocupa nuestro estudio, a las leyes del Emperador Basilio y su hijo Leone conocidas basilicas, donde encontramos profundos lineamientos respecto al Derecho del Mar influenciados notablemente por las leyes mencionadas anteriormente.

Durante el Imperio Bizantino rigieron estas leyes hasta el año de 1453 con la caída de Constantinopla por Mahoma II.

## **EL MEDIOEVO**

A partir de la caída del Imperio Romano de Occidente el comercio marítimo se incrementó e hizo florecer a los puertos italianos. Un momento que incuestionablemente coadyuvó a intensificar el comercio entre Oriente y Occidente fueron las Cruzadas, apareciendo entonces los cónsules que eran magistrados que resolvían conflictos que se suscitaban entre comerciantes marítimos de la época.

Durante este periodo el Corpus Juris Romano carece de vigencia y es reemplazado por una legislación local, consuetudinaria y un claro ejemplo lo podemos encontrar en los Assises de Jerusalén, que compilaron los usos marítimos y que fueron utilizados por los cónsules.

En 1135 (s.XII) fue en Amalfi, una ciudad italiana donde se creó un reconocido tribunal marítimo compilando sus sentencias en un cuerpo que se denominó Tabla Amalfitana, cuya aplicación se llevó a cabo a lo largo del Mediterráneo.

Durante 1150 aproximadamente fueron promulgados en una isla francesa próxima a Burdeos, una conglomeración de sentencias integradas por 47

preceptos que versaban sobre usos y costumbres marítimas que se aplicaban en los puertos franceses del Atlántico y a los cuales se les conoce con el nombre de Roles de Olerón.

Los Roles de Oleron influyeron en forma notable en la constitución de las leyes de Wisby que contenían lineamientos de usos marítimos que regían a la pequeña ciudad sueca del mismo nombre.

Con el principal objetivo de estimular y proteger su comercio marítimo en el siglo XII las ciudades arias de Brunswick, Colonia, Danzig y Lubeck constituyeron la liga Hanseática la cual estaba regida por las leyes de Wisby en su génesis, pero para el siglo XVII creó su Código Hanseático, que incluyó usos y costumbres marítimas previstos en los Roles de Olerón y las Leyes de Wisby.

El conjunto más extraordinario de leyes marítimas británicas data de 1375 (s.XIV) y se le dió el nombre de "El Libro Negro del Almirantazgo".

Ahora refiriéndonos a la zona del Mediterráneo, encontramos que el cuerpo normativo más relevante en lo que a costumbres marítimas concierne es sin duda "El Consulado del Mar", el cual data del siglo XIV, redactado en catalán y publicado en Barcelona, España.

Para estructurar perfectamente el presente trabajo es menester tomar en cuenta el estudio de una de las primeras regulaciones sobre seguro marítimo, el cual se encuentra considerado dentro de la fastuosa compilación de preceptos de Derecho Marítimo conocida como "El Guidon de la Mer" (Gallardete del Mar). El cual se publicó en el siglo XVII.

Nuestro antiguo Derecho Marítimo estaba constituido por las leyes marítimas españolas, las cuales tuvieron vigencia durante la época colonial, y un claro ejemplo de ellas lo encontramos en las partidas del Rey Alfonso X el Sabio, las cuales datan de 1266, las ordenanzas de Sevilla emitidas en el siglo XIV, y por último las ordenanzas y estatutos de la casa de Contratación de Sevilla fechadas en 1566. Este último cuerpo normativo contiene una completa legislación sobre el seguro, materia de éste trabajo.

### **EPOCA MODERNA.**

Pasando ahora a la época moderna debemos hacer mención de la ordenanza sobre la Marina de Luis XIV, que fué inspiración del Código de Napoleón y el cual constituyó una notable influencia a nuestro Código de Comercio de 1890. Esta ordenanza francesa de Luis XIV, promulgada en 1681 fue estructurada tomando como base el Guidon de la Mer o Gallardete del Mar del siglo XVII.

Las ordenanzas de Bilbao tuvieron tanta trascendencia en nuestro país que aún después de consumada la Independencia seguían siendo ley positiva en nuestra Nación.<sup>6</sup>

### **B) CARACTERISTICAS HISTÓRICAS DEL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO, DE LA EDAD MEDIA HASTA NUESTROS DÍAS.**

Antes de abordar el estudio y análisis de la institución mercantil llamada seguro marítimo, me permito a continuación hacer una breve reseña histórica del seguro en general.

---

<sup>6</sup> Raúl Cervantes Ahumada. Derecho Marítimo.

Desde siempre el comercio terrestre y más aún el marítimo ha significado un oficio lleno de riesgos, por lo que la principal preocupación del comerciante ya sea terrestre o bien naval ha sido evitar el riesgo, y con ello, prevenir una repercusión economicamente desfavorable.

Por lo anterior la figura del seguro se ha considerado como uno de los inventos más notables del hombre, y cuando éste empezó a cohabitar con otros hombres, es decir a vivir en comunidad, experimentó la sensación de deber resguardarse de elementos dañosos y de sus consecuencias negativas, por ello decidió contemplar en diversos cuerpos legales hipótesis normativas que permitirían prevenir tales riesgos y aminorar sus repercusiones.

Un nítido ejemplo de lo expuesto anteriormente lo encontramos en el Código de Hamurabi "En donde se fijaba que si en una ciudad un individuo era víctima de un robo , la ciudad debería resarcir dicha pérdida, y que si un hombre era muerto en defensa de una ciudad, su familia debería ser indemnizada por el Tesoro Público"<sup>7</sup>

Mientras que en el Talmut se consideran los lineamientos de una organización mutualista que cubría a los marinos que perdían sus barcos . El pueblo fenicio creó la institución del préstamo a la gruesa, la cual consistía en que una de las partes (el prestamista) adoptaba el riesgo de la navegación, ya que la condición *sine qua non* para cobrar la parte principal por lo prestado al deudor comerciante junto con cierto interés , constituía en que el buque arribara sano y salvo a puerto junto con su mercancía.

El pueblo egipcio por su parte instituyó sociedades mutualistas cuyo objeto era facilitar servicios funerarios al socio que muriera. Organizaciones parecidas fundadas en el principio de ayuda mutua, aparecen en Grecia,

---

<sup>7</sup> William R. Vance "Ensayo Sobre el Derecho de Seguros" St. Paul, Minn. 1951. p.10.

Roma, China, India, y en general casi en la totalidad de las grandes civilizaciones de la antigüedad.

La institución del seguro en su forma contractual, es decir como un acto jurídico, el cual tiene por objeto que una de las partes llamada asegurador, mediante la percepción de una prestación (prima), se obligue a asumir un riesgo que originalmente incida sobre la contraparte (asegurado) . Resarciendo el daño pagado con una suma de dinero a éste último en los términos convenidos. Se creó en la Edad Media específicamente en los puertos italianos.

Las primeras legislaciones que prevenían este contrato fueron en orden cronológico : las leyes de Génova (1369), las de Florencia (1393), las de Venecia (1468) y al expanderse el comercio naval surgió en la Península Ibérica el notable Consulado del Mar (1424), las Ordenanzas de Burgos (1538), las de Sevilla (1556) y las insignes ordenanzas de Bilbao del año de 1569, las cuales fueron ley positiva en nuestra Nación como una excelente legislación comercial.

En el rubro marítimo el riesgo se pasaba del prestatario (asegurado) al prestamista (asegurador), en el préstamo a la gruesa , apareciendo luego la figura de la venta de la cosa teniendo un riesgo, consumándose cuando se presentaba el acontecimiento dañoso, por ejemplo el hundimiento, esto desapareció cuando por las costumbres marítimas establecieron el contrato de seguro como un contrato autónomo, cuyo principal objetivo era la transmisión de consecuencias económicas de un suceso dañoso, futuro e incierto.

En el siglo XIII los británicos importaron un contrato de seguro, convirtiéndose más adelante Londres, en el centro occidental más importante en lo que a materia de seguros se refiere.

Al principio las pólizas inglesas se formulaban en italiano para posteriormente redactarse en forma bilingüe, esto es en italiano y en inglés. La primera póliza bilingüe apareció en el año de 1545, pero es ilegible y la primera legible data de 1548.

En 1666 en Londres, también el seguro progresa del campo marítimo al terrestre. En 1686 surge la más importante compañía aseguradora y en 1774 se aprueba el seguro de vida de personas, que originalmente estaba prescrito por razones morales.

El desarrollo y progreso del seguro tiene por consecuencia la distribución de los riesgos, puesto que antes los seguros eran individuales, convirtiéndose posteriormente en contrato masivo. La compañía aseguradora obtiene lucro por ser ella la que asume el riesgo disminuyendo considerablemente los efectos económicos negativos a favor del tomador del seguro. Quien tiene interés en que la cosa objeto del contrato subsista.

La figura del seguro marítimo desde su aparición brindó un amplio panorama a las especulaciones que a riesgo naval se refiere. Los elementos de la navegación en buque y su cargamento y el vínculo indisoluble que existe entre esta figura y el préstamo a la gruesa con sus tipos elevados de interés reembolsables solo en caso de feliz arribo a puerto, ocasionaron el desarrollo de la figura materia de este trabajo.

"Este florecimiento fue abarcando un sinúmero de intereses económicos: el navío, como elemento de transporte, las mercancías, el flete, los beneficios esperados, la responsabilidad civil, etc. y asumiendo riesgos muy diversos como pérdidas y naufragios, daños y averías, el incendio, robo, accidentes y aún los riesgos anteriores y subsiguientes al transporte marítimo y su conexión con éste."<sup>8</sup>

---

<sup>8</sup> Francisco Farfán. Derecho Comercial Marítimo. Tomo IV. p. 13. Editorial Bosch

Históricamente existen documentos, estatutos, ordenanzas, etc, en donde aparecen lineamientos acerca del seguro marítimo.

Originalmente lo utilizan los pueblos italiano y español, posteriormente Alemania y los Países Bajos. A fines del siglo XII los Lombardos emplearon el contrato de seguro marítimo trasladándolo a los Países Bajos, Inglaterra y Alemania. En 1310, en Brujas se formó una Cámara de Seguros Marítimos. Existe una póliza de fecha 23 de octubre de 1347 que asegura un cargamento para transportar de Génova a Mallorca en el Bajel Santa Clara. Dos siglos después tenemos una póliza archivada en la Cámara de Comercio de Marsella de fecha 13 de octubre de 1584, otra del buque Tiger, de fecha 15 de febrero de 1513; esta se encuentra en una biblioteca de Oxford.

Otros datos históricos muestran la importancia que va adquiriendo el seguro marítimo, pero también aparece como una figura de especulación turbia.

Las compañías aseguradoras y asegurados, al principio no veían con buenos ojos el seguro marítimo. Las primeras se resistían al pago de indemnizaciones mientras que los asegurados querían hacer del seguro marítimo una actividad ilícita en el siglo XIV, las primas son altas, alcanzando un 20% del valor asegurado, otras veces, llega al 30% para un viaje a las Indias, por eso en ocasiones, los asegurados distorcionaban el valor real de los cargamentos.

En 1530 las pólizas señalan que se amplían con apego a los usos y costumbres de la Estrada en Londres, pero no todos los aceptaban, cuando se suscribían en otras plazas. Casi siempre se omitía el nombre del buque, con ello se prestaba a la suscripción de varios seguros sobre el mismo buque, por lo que su posible pérdida se descontaba por anticipado. Por todas estas

circunstancias, las ordenanzas intentan poner un coto a esas irregularidades con que se aplicaba el contrato de seguro marítimo.

A partir del siglo XVII el seguro marítimo sufre notables adelantos, surgiendo así empresas aseguradoras marítimas británicas. A finales de ese siglo tiene verificativo la asamblea de aseguradores marítimos en el famoso café de Edward Lloyd. Durante éste lapso la ciencia estadística provee una base sólida al cálculo de las primas, y simultáneamente a las compañías aseguradoras las reviste de una gran reelevancia.

Durante 1720 la empresa "South Sea Buble" adquiere un gran prestigio, mientras que la "Royal Exchange Assurance" y la "London Assurance" se organizan y obtienen un monopolio que duraría poco más de un siglo (1825) año en que desaparecieron los monopolios en esta Nación. Este último fue concedido por su majestad el rey Jorge I de Inglaterra, mediante el pago de 600,000.00 libras esterlinas las cuales ayudaron a equilibrar el deficit financiero que sufría la corona británica.

Posteriormente en el año de 1726 se instituye en Copenhage Dinamarca la "Royal Chartered Marine Insurance Co." para que más tarde en el año de 1792 se fundara la primera compañía americana de seguros marítimos, en el Estado norteamericano de Filadelfia conocida como la "Insurance Company of North America".

La técnica del seguro marítimo fue enriqueciéndose en el Reino Unido así pues apareció el Lloyd's que no es en si mismo una empresa aseguradora y por ende no emite en lo más mínimo un riesgo para sí; constituye más bien un tipo de mercado o bolsa de seguros en donde se llevan a cabo intermediaciones de todo tipo de riesgos.

Esta institución de gran tradición y prestigio mundiales, constituyó una genérica y eficaz estructura para la supervisión, control, información y salvaguarda del seguro.

Lo anterior da pie a percatarnos de la evolución histórica que ha sufrido el seguro marítimo que, de un acto de comercio aislado, con preceptos jurídicos y económicos inexactos, va desarrollándose y convirtiéndose en operaciones de grandes empresas, reglamentado ahora por cuerpos legales específicos.

Todos los autores que he consultado para la elaboración de éste trabajo han destacado el carácter de empresa, con una estructura y patrimonio importantes para la asunción de numerosos riesgos, que tienen las modernas instituciones de seguros.

Con ésto se ofrece una garantía más grande de solvencia a los tomadores del seguro, pudiendo simultáneamente lograr una significativa reducción en las primas. Por lo que este contrato se celebra modernamente entre empresas; éste vínculo jurídico-contractual surge comunmente entre dos empresas de gran embergadura y poder económico. Por un lado tenemos a la empresa aseguradora la cuál asume el riesgo y por la otra el interesado de que la mercancía quede asegurada, es decir el tomador del seguro.

El seguro tiene la ventaja de que las consecuencias dañosas se dividen entre los miembros de la compañía aseguradora. (De ahí la figura de mutualidad).

Existen seguros mutuos y seguros a prima.

Los países escandinavos estudian y aplican el seguro en términos generales, sin distinción, pero en otros países se distingue el seguro marítimo del seguro terrestre.

En México, existe un método ecléctico, ya que por un lado, la ley sobre el contrato de seguro en su artículo segundo señala la división al establecer que

el seguro marítimo no se regirá por esta ley, sino por su ley propia, mientras que la Ley de Navegación y Comercio Marítimo recientemente derogada no duplica disposiciones y permite a la Ley Sobre el Contrato de Seguro como Ley supletoria.

En la actualidad las compañías aseguradoras utilizan una póliza única para el seguro de transporte, sin importar el medio de transporte que se utilice.

Históricamente no se conoció el seguro, sin embargo en Roma por ejemplo existen datos sobre la mutualidad, esto es, existieron grupos militares que dieron a sus miembros compensaciones en caso de retiro o incapacidad, inclusive en el Talmud, se señala que cuando un naviero perdía su navío sin su culpa, se le reponía, ya que había un fondo común de marinos, pero en síntesis entre los pueblos griego, egipcio y romano las consecuencias de los riesgos, las absorbían siempre el grupo familiar.

En la antigüedad se ejercía el préstamo a la gruesa distribuyéndose los riesgos marítimos entre los comerciantes terrestres, prestamistas y navieros prestatarios, pero esta institución quedó prohibida por el Papa Gregorio IX, por considerarla como figura de usura.

Durante la Edad Media se creó el seguro mutuo en el que no existía asegurador separado de los asegurados, todos formaban un fondo común que se utilizaba para cubrir y reparar los daños que resentían los socios de la mutualidad.

Existían ya las asociaciones mutualistas, con las corporaciones, las guildas, las cofradías, etc.

Nace el seguro a prima, con un asegurador que por cubrir el riesgo exige una cantidad que se denomina prima, en el siglo XV, esta institución es regulada por primera vez por la ordenanza de Barcelona, de 1435, después

otros Derechos Marítimos también la regularon como Venecia, Génova, Bilbao, etc.

En 1363 apareció una compañía mutualista portuguesa.

En cuanto a la creación del seguro a prima, se discute el país que le dió origen, entre ellos España, Portugal e Italia, pero existen antecedentes en Italia en documentos de comerciantes florentinos y genoveses, pero sobre todo un decreto del Dux Gabriel Adorno, de 1369, con los que no hay duda, según los tratadistas de que Italia fue la cuna del Seguro a Prima.

El seguro marítimo en la Nueva España de la navegación de las Indias Occidentales en 1555, fue regulado por las ordenanzas integradas por el Prior y cónsules de la Universidad de Mercaderes de Sevilla.

A fines del siglo XVIII empezaron a aplicarse las ordenanzas de Bilbao. Pero, sin duda alguna es en Londres, en donde tiene un gran florecimiento el seguro con Eduardo Lloyd, quien era propietario de un café-taberna (coffee house), en Tower street, cerca de la torre de Londres en el que acudían los parroquianos a tratar negocios marítimos. El dueño publicaba tres veces por semana una hoja titulada "Lloyd's News" con ésto, y sin ninguna organización formal y técnica, se creó la bolsa de seguros, contratándose toda clase de seguros marítimos. Los aseguradores se repartían los seguros.

Es en el año de 1871, con un acta especial del Parlamento la Lloyd's Act nació la sociedad de su nombre, para después ser el centro asegurador más importante del mundo.

## **CAPITULO II**

### **MARCO JURÍDICO**

En México existe la Ley Sobre el Contrato de Seguro, en la que establece en el artículo 3º que el contrato de seguro marítimo se regirá por el Código de Comercio, pero la Ley Sobre el Contrato de Seguro, será una ley supletoria, para la Ley de nuestra materia, en todo lo que sea compatible con sus disposiciones.

Entre otros Ordenamientos jurídicos que tienen relación y aplicación en nuestro país con el contrato de seguro marítimo y que tienen suma relevancia son la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros, la Ley General de Sociedades Mercantiles, y la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito, etc.

La Ley específica, propia que regula nuestra figura jurídica del contrato de seguro marítimo, es la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, que por su importancia transcribo en forma íntegra en el anexo A.

## **ANEXO A**

# **LEY DE LA NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMO<sup>9</sup>**

**ADOLFO LÓPEZ MATEOS**, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes, sabed:

Que el H. Congreso de la Unión se ha servido dirigirme el siguiente:

### **DECRETO**

"El H. Congreso de los Estados Unidos Mexicanos, decreta:

## **LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMOS**

### **LIBRO PRIMERO**

### **TÍTULO ÚNICO**

#### **Disposiciones generales**

**ARTS. 1º a 14G.** (Derogados).

---

<sup>9</sup> Publicada en el *Diario Oficial* de la Federación del día 21 de noviembre de 1963. Fue derogada por la Ley de Navegación publicada el 4 de enero de 1994, con excepción del Capítulo IV del Título del Libro Tercero, denominado "Del seguro marítimo".

## **LIBRO SEGUNDO**

### **TÍTULO ÚNICO**

**Del régimen administrativo de la navegación**

**ARTS. 15 a 97. (Derogados).**

## **LIBRO TERCERO**

**Del comercio marítimo**

**ARTS. 98 a 221. (Derogados).**

### **TÍTULO TERCERO**

#### **CAPÍTULO IV**

**Del seguro marítimo**

**ART. 222.-** 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 cualquier otro documento equivalente.

La póliza podrá expedirse a nombre del solicitante, de un tercero o al portador. A falta de póliza, el contrato se probará por cualquier otro medio de prueba legal.

**ART. 223.-** Las cláusulas manuscritas o mecanográficas prevalecerán sobre las impresas, cuando consten en todos los ejemplares de la póliza.

**ART. 224.-** A falta de disposición legal aplicable, las cláusulas oscuras o confusas se interpretarán por la autoridad competente en el sentido menos favorable para quien las propuso.

**ART. 225.-** El pago del importe del seguro será cubierto a más tardar treinta días después de que el asegurador haya recibido los documentos e informaciones que funden la reclamación.

**ART. 226.-** La suma asegurada por daños y perjuicios pactados será el límite de las obligaciones del asegurador; pero sólo estará obligado a cubrir los efectivamente causados.

**ART. 227.-** Si se celebre un seguro, sin dolo o mala fe, por una suma superior al valor real de la cosa asegurada, el contrato será válido hasta por este mismo valor. La suma asegurada se deducirá por acuerdo de las partes o en su defecto, por dictamen de peritos. El asegurador deberá bonificar al gestor del seguro o en su caso al asegurado el excedente de la prima pagada, por el período que no haya transcurrido desde la fecha en que recibió a solicitud correspondiente. En caso de probarse el dolo o mala fe, el contrato será nulo y las primas pagadas quedarán a favor del asegurador.

**ART. 228.-** Si se contratase con varios aseguradores un seguro contra el mismo riesgo y por el mismo interés económico, el gestor del seguro deberá poner en conocimiento a cada uno de los aseguradores, la existencia de otros contratos. El aviso se dará por escrito, con indicación de aseguradores y sumas aseguradas.

**ART. 229.-** Los seguros de que trata el artículo anterior serán válidos aunque sumen una cantidad superior al valor real asegurado y obligarán a los aseguradores dentro de este límite, hasta la suma que cada uno hubiere asegurado, a menos que se demuestre que hubo mala fe.

**ART. 230.-** En el caso del artículo anterior, el asegurador que pague podrá repetir lo pagado contra los demás, en proporción a la suma asegurada por cada uno.

**ART. 231.-** Si ocurriere el siniestro, el gestor del seguro o el beneficiario de la póliza, podrán realizar todos los actos que tiendan a evitar o a disminuir el riesgo, salvo pacto en contrario. Si no hubiere peligro en la demora, los interesados pedirán instrucciones al asegurador y se atenderán a ellas.

**ART. 232.-** Si la cosa se hubiese designado sólo por su género, se considerarán aseguradas todas las que de tal género existiesen en el buque.

**ART. 233.-** (Derogado).

**ART. 234.-** Salvo pacto en contrario, la vigencia del seguro sobre las mercancías se indicará en el momento en que éstas sean entregadas al porteador, cesará en el momento en que sean desembarcadas en el lugar de su destino y se pongan a disposición del consignatario.

**ART. 235.-** Salvo pacto en contrario el asegurador no responderá de los daños mecánicos que se ocasionen a los motores o a los instrumentos de navegación si dichos daños no fueren consecuencia directa de un accidente de mar.

**ART. 236.-** Si el siniestro se debió al cambio de ruta o de viaje, los aseguradores del buque y del cargamento sólo responderán si el cambio fue forzado o se realizó para auxiliar a buques o a personas en peligro.

**ART. 237.-** Si en el contrato se expresa el nombre del buque en que las mercancías habrán de cargarse, el asegurador no responderá de la agravación del riesgo producido por el cambio de buque. El error en la designación del buque no invalidará el seguro.

**ART. 238.-** El asegurador responderá, salvo pacto en contrario, de los daños y pérdidas ocasionados por vicios, ocultos de la cosa, a menos que pruebe que el asegurado o el gestor del seguro conocían tales vicios o pudieran conocerlos si hubiesen obrado con la diligencia normal.

**ART. 239.-** El asegurador responderá, salvo pacto en contrario, por las sumas que correspondan a las mercancías por contribuciones de averías gruesas o comunes.

**ART. 240.-** El asegurador será responsable, si no se pacta lo contrario, de las cantidades que el asegurado deba a terceros, por daños ocasionados por abordaje. Si el asegurado fuere demandado deberá denunciar el juicio al asegurador quien podrá hacer valer las excepciones que competan al asegurado.

**ART. 241.-** Si el seguro sobre el buque vence estando en viaje se prorrogará de pleno Derecho (IPSO JURE) hasta la hora veinticuatro del día en que la nave llegue a su destino final. El asegurado o su representante deberá pagar la prima suplementaria.

**ART. 242.-** Si el seguro del buque hubiere sido contratado por viaje, su vigencia comenzará en el momento en que se inicie el embarque; si no hubiere sido así, desde el momento en que el zarpe o desamarre y terminará en el momento en que el buque sea anclado o amarrado en el puerto de destino, o al terminarse la descarga, siempre que la duración de tales maniobras no exceda de quince días. Si el seguro se toma estando ya iniciado el viaje del buque y no se estipula la hora en que entrará en vigor, se entenderá que surte sus efectos desde la primera hora del día en que se contrató el seguro.

**ART. 243.-** El daño al buque puede ser reparado o indemnizado, a cargo del asegurador. Si el naviero o el capitán debidamente autorizado optan por la reparación, el asegurador tendrá derecho de vigilar la ejecución de la misma. Si optaren por la indemnización, ésta se pagará en la cantidad promedio que

resulte del cálculo entre nuevo y viejo. El cálculo de los valores, a falta de acuerdo entre las partes se computará según estimación de peritos.

**ART. 244.-** Se considerará valor del buque el que tenga al iniciarse el riesgo.

**ART. 245.-** El asegurador que indemnice por los daños que cubra el seguro, se subrogará en los derechos y acciones que correspondan al beneficiario contra terceros, por la responsabilidad de éstos en los daños sufridos, hasta el valor de lo pagado.

**ART. 246.-** Cualquiera de las partes podrá pedir que el daño causado se valúe sin demora. Si alguna se niega a nombrar perito, el juez lo designará a petición de la otra.

**ART. 247.-** La intervención del asegurador en la valorización del daño no implicará su aceptación de pagar el valor del siniestro, ni su renuncia a oponer excepciones.

**ART. 248.-** Cuando el buque se presuma perdido o quede imposibilitado para navegar, las mercancías aseguradas podrán abandonarse y exigirse el monto total del seguro, si no son reembarcadas en el término de tres meses.

**ART. 249.-** El buque se considerará perdido si transcurren treinta días después del plazo normal para su arribo sin que llegue a su destino y no se tengan noticias de él.

**ART. 250.-** El asegurador perderá el derecho de objetar el abandono, si no lo hace dentro de los quince días siguientes a aquel en que se reciba la declaración.

**ARTS. 251 a 255-M.** (Derogados).

## **TÍTULO IV**

### **De los riesgos**

**ARTS. 256 a 271.** (Derogados).

**ART. 273.-** (Derogado).

**ART. 274.-** (Derogado).

## **TRANSITORIOS**

**ARTS. 1° a 6°** (Derogados).

En cumplimiento de lo dispuesto por la fracción I del artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y para su debida publicación y observancia, expido la presente ley en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la ciudad de México, Distrito Federal, a los diez días del mes de enero de mil novecientos sesenta y tres.- El Presidente de la República, Adolfo López Mateos.- Rúbrica.- El Secretario de Marina, Manuel Zermeno Araico.- Rúbrica.- El Secretario de Comunicaciones y Transportes,

**Walter C. Buchanan.- Rúbrica.- El Secretario de Hacienda y Crédito Público,  
Antonio Ortiz Mena.- Rúbrica.- El Secretario de Industria y Comercio, Raúl  
Salinas Lozano.-Rúbrica.- El Secretario de Relaciones Exteriores, Manuel  
Tello.- Rúbrica.- El Secretario del Patrimonio Nacional, Eduardo  
Bustamante.- Rúbrica.- El Secretario del Trabajo y Previsión Social, Salomón  
González Blanco.- Rúbrica.- El Secretario de Gobernación, Gustavo Díaz  
Ordaz.- Rúbrica.- El Secretario de Salubridad y Asistencia, José Álvarez  
Amézquita.- Rúbrica.- El Secretario de Obras Públicas, Javier Barros Sierra.-  
Rúbrica.**

## **CAPITULO III**

### **EL SEGURO MARITIMO**

Para poder desentrañar el sentido del seguro marítimo, debemos necesariamente diseccionar sus elementos; para poder estudiarlo, analizarlo, y poder aspirar a un conocimiento más profundo de la figura que ocupa el presente estudio. Así pues tenemos que en esencia dentro del seguro se encuentra inmerso el concepto de la mutualidad, y al llegar a esta reflexión considero oportuno resaltar la diferencia entre el seguro mutuo y el seguro a prima.

El seguro mutuo se caracteriza por la conjunción de individuos sujetos a un mismo tipo de riesgos los cuales crean un fondo común de recursos, el cual se forma con aportaciones realizadas por todos y cada uno de ellos, encaminado a amparar la necesidad de cualquiera de ellos, al ser afectados por los efectos económicamente negativos de un siniestro en su persona, en su patrimonio o en ambos.

En este primer caso se puede observar claramente el gran principio de mutualidad anteriormente mencionado y el cual consiste en pocas palabras que lo que invierte cada agremiado se traduce en beneficio de los demás miembros, y de sí mismo, lo que crea un espíritu de previsión, de seguridad, de tranquilidad y por supuesto de solidaridad.

Por su parte el seguro a prima posee la característica de ser netamente un acto de comercio, es decir posee el elemento de especulación por lo que se considera de manera obvia un contrato oneroso.

Para ser más esquemático mencionaré que en este segundo tipo de seguro aparece la figura de la empresa aseguradora, la cual absorbe los efectos o consecuencias nocivas provocados por la materialización de un siniestro, en detrimento del tomador del seguro, y por esta absorción del riesgo percibe una cantidad líquida determinada, a la cual conocemos con el nombre de prima.

Esta contraprestación que recibe la empresa aseguradora por sus servicios, llamada prima, se obtiene mediante la utilización de cálculos estadísticos, los cuales permiten conocer el monto total de las aportaciones que tienen que realizar los tomadores del seguro, con esa gran masa que conforman las primas pagadas, calculadas globalmente, la aseguradora constituirá un fondo de primas, el cual servirá para hacer frente a las necesidades que le provoque un eventual siniestro a cualquiera de los asegurados, e indemnizarlo en la forma convenida en el contrato.

De la anterior disertación se desprende que la empresa aseguradora nunca responderá con su propio dinero ( capital social ), sino con el dinero producto del pago de las primas ( reservas técnicas ). " Es pues, el asegurador, un comerciante intermediario en el proceso de la distribución de las consecuencias económicas de los riesgos marítimos ".<sup>10</sup>

El análisis del seguro, desde cualquier ángulo que se desee, posee esencialmente dos facetas antagónicas entre sí : la primera, como institución de carácter económico - social ; y la segunda, como institución jurídica.

El segundo punto de vista es el que interesa al autor y por ello prescindiremos de los elementos que diseccionan al contrato de seguro como una función económica, u operación especulativa transformando una

---

<sup>10</sup> Raul Cervantes Ahumada. Derecho Marítimo. Pag. 665. Ed. Herrero S.A. México 1970.

gran masa de riesgos, en una masa de primas, adaptables a ciertas probabilidades de siniestros, mediante factores fijos de cálculo, operantes con arreglo a las leyes de la estadística, como nos dice Vivante en su tratado comercial de 1911.<sup>11</sup>

Por lo anterior, al contrato de seguro marítimo lo analizaremos como una institución jurídica.

### **A) CONCEPTO DEL CONTRATO DE SEGURO MARITIMO.**

Para aventurarme a esbozar un concepto propio de seguro marítimo, es menester conocer la opinión de autores tanto nacionales como extranjeros, y aún más, indagar lo que nos dice nuestra legislación acerca de esta apasionante institución.

Así pues tenemos que la Ley Sobre el Contrato de Seguro en su artículo primero nos señala la definición legal ; a saber : " Por el contrato de seguro, la empresa aseguradora se obliga, mediante una prima, a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al verificarse la eventualidad prevista en el contrato".<sup>12</sup>

El insigne jurista Don Raúl Cervantes Ahumada con respecto a este artículo nos señala : " La Ley habla de resarcir un daño ( indemnizar ) o pagar una suma de dinero, porque el concepto legal se refiere tanto al seguro de cosas como al de personas ".<sup>13</sup>

---

<sup>11</sup> Cesar Vivante. Tratado de Derecho Comercial. Tomo IV. Pag. 441. Paris 1911.

<sup>12</sup> Ley sobre el Contrato de Seguro. (vigente) Publicada el 31 de agosto de 1935. Artículo 1º.

<sup>13</sup> Raúl Cervantes Ahumada, opus cit.

F. de Diego, un civilista español en su obra "Instituciones de Derecho Civil Español", nos dice con respecto al seguro : " Aunque en apariencia el seguro es una promesa de indemnización para el caso de un daño sufrido por una de las partes, no es así ; en el fondo, el asegurador es un intermediario, que si sus operaciones están bien calculadas y dirigidas, apenas si corre riesgo ".<sup>14</sup>

Con respecto a los cálculos de siniestralidad George Ripert nos menciona que : " Son más difíciles de calcular, ya que el contrato de seguro marítimo nos ofrece mayor variedad de riesgos y más aún, un más alto índice de gravedad en muchos más casos con respecto al seguro terrestre ".<sup>15</sup>

Por su parte el maestro Raúl Cervantes Ahumada señala que en el seguro marítimo, "El asegurador conviene con el asegurante en asumir las consecuencias económicas de un riesgo marítimo y se compromete a cubrir, en consecuencia, la indemnización pactada, y el asegurante se obliga a pagar como contraprestación, una cantidad que recibe el nombre de prima ".<sup>16</sup>

Según José María Garibi Undabarrena, Doctor en Derecho Español, el contrato de seguro marítimo es el seguro más antiguo. Para Rodrigo Uria, con el seguro marítimo se previenen los riesgos del mar; de la navegación, los costos altos de los buques con sus respectivas cargas.

Para Omar Olvera de Luna se puede definir al seguro marítimo como un contrato por el que un asegurador, mediante la recepción de una prima, se obliga a indemnizar en la forma y hasta los límites previstos, los daños que puedan sufrir los intereses relativos a una o varias expediciones marítimas, o

---

<sup>14</sup> F. de Diego. Instituciones de Derecho Civil Español. Pag 81. Madrid, España.

<sup>15</sup> George Ripert. Prólogo a la obra de R. de Smet : " Los Seguros Marítimos ", Bruselas Bélgica 1934.

<sup>16</sup> Raúl Cervantes Ahumada. Opus Cit.

a las operaciones relativas que se produzcan antes, durante o después de dichas expediciones.

Sin embargo, también el contrato de seguro marítimo puede referirse a uno o varios intereses concretos, por ejemplo : al buque en sí, a la carga, a los fletes, sobre beneficios esperados, etc.<sup>17</sup>

De acuerdo al tratadista español Francisco de Gamechogicoechea y Alegría, en su Tratado de Derecho Marítimo Español, define al contrato de seguro marítimo, como un contrato aleatorio, bilateral, en virtud del cual una de las partes se obliga mediante precio, a indemnizar a la otra de los daños fortuitos que sufran en un accidente marítimo los bienes que tiene interés en conservar, expuestos a riesgos.<sup>18</sup>

A continuación me permitiré emitir mi propia concepción del contrato de seguro marítimo:

“La institución del seguro marítimo en su forma contractual, es decir como un acto jurídico, se caracteriza por ser típico, bilateral o sinalagmático, oneroso, de tracto sucesivo, y aleatorio, el cual tiene por objeto que una de las partes llamada asegurador, mediante la percepción de una prestación (prima), se obligue a asumir un determinado riesgo marino que originalmente incidía sobre la contraparte (asegurado), comprometiéndose a resarcir los efectos económicamente dañinos, en caso de tener verificativo el siniestro, pagando una suma de dinero a este último en los términos convenidos, por concepto de indemnización.

---

<sup>17</sup> Omar Olvera de Luna. Contratos Mercantiles. Pag. 265. Ed. Porrúa S.A. México 1987.

<sup>18</sup> Francisco de Gamechogicoechea y Alegría. Tratado de Derecho Marítimo español, T IV. Bilbao, España 1941

**7.- Prima a satisfacer.**

**8. Prima del asegurador.<sup>19</sup>**

La interpretación de este contrato, es la aceptada por las partes , cualquier cambio en el contrato, se deberá hacer, tomando en consideración la póliza.

El seguro marítimo como es un contrato de confianza mutua entre las partes, la póliza podrá ser cancelada si la propiedad del buque pasa a terceros.

Los objetos del seguro marítimo pueden ser:

- 1.- Los buques y sus pertenencias.
- 2.- Las mercancías transportadas a bordo.
- 3.- El flete y el importe del pasaje.
- 4.- Las comisiones, los desembolsos y los beneficios, siempre que estén expuestos a riesgos, y;
- 5.- Las responsabilidades civiles para con terceros.

No serán objeto del seguro marítimo los efectos personales de la dotación, así, como las provisiones de consumo a bordo.

El cargamento sobre cubierta y los animales vivos deben ser asegurados aparte, a menos que exista disposición en contrario;

También se puede asegurar el flete, pero no el flete cobrado anticipadamente.

También se pueden asegurar los préstamos o desembolsos, los gastos para solicitar préstamos en los puertos de refugio, los pagos de derechos portuarios y todo para devengar fletes.

---

<sup>19</sup> José María Garibi Undabarrena. Derecho Marítimo.

En caso de guerra todo contrato de seguro pactado con el enemigo se hará ilegal, esto es, será nulo.

Para asegurar la compra de mercancías este contrato no surtirá efectos, mientras el buque se encuentre en tránsito, solo surtirá sus efectos hasta que la mercancía llegue al buque.

Siempre en los contratos de seguro, se utiliza la frase inglesa " se pierda o no". Es importante conocer el estado del buque, porque a veces se celebra el contrato de seguro sin conocer su situación, a veces se puede presentar la pérdida de la nave y en este caso, la compañía aseguradora tendrá que indemnizar este siniestro. Siempre el armador cobra el importe del flete, ocurra lo que ocurra. El riesgo aparece cuando el buque inicia su travesía, y los aseguradores deberán conocer la ruta y los cambios que hubieran de itinerario.

Hubo un caso de seguro marítimo en el casco de La Habana A Greenock, en el que el capitán del buque pidió un remolcador para que lo llevaran y fondearan al interior del puerto, en esas condiciones, y por las maniobras, tuvo contacto con la cadena de otro buque fondeado, por lo que se ocasionaron averías importantes a bordo. Al otro día, otra vez fue remolcado a otro lugar del puerto, donde descargó su cargamento, por esta razón las aseguradoras del casco se negaron a pagar el siniestro, porque el buque se encontraba en La Habana, según lo pactado en la póliza, y porque el buque en ningún momento estuvo "amarrado con seguridad en el puerto de llegada".

El tribunal del almirantazgo consideró que el buque estaba en La Habana en los términos del contrato y por consiguiente hizo responsables a las aseguradoras del pago del siniestro.

Cuando un buque no sigue la ruta usual o se desvía sin causa legal, no será responsable la compañía aseguradora de los siniestros.

Podrá haber desviación en los siguientes casos:

- 1.- Cuando lo autoriza la póliza.
- 2.- Por situaciones que no dependen del capitán, ni de la dotación.
- 3.- Cuando sea necesaria para cumplir con una expresa e implícita garantía.
- 4.- Cuando sea necesaria para asegurar el buque o la materia asegurada.
- 5.- Cuando se trate de salvar vidas humanas o prestar auxilio a un buque con personal a bordo.
- 6.- Para solicitar ayuda médica o quirúrgica para alguien de la dotación o del pasaje;
- 7.- Por baratería del capitán y dotación, siempre que lo autorice la póliza.

Según el autor español, Francisco Fariña, el contrato de seguro marítimo es sinalagmático o bilateral, porque ambas partes asegurador y asegurado, se obligan a prestaciones recíprocas. La parte que viole ciertas cláusulas, no podrá reclamar el cumplimiento del contrato en su beneficio. El contrato de seguro marítimo es :

**Consensual.-** Porque se perfecciona con el solo consentimiento de las partes.

**Aleatorio.-** Porque las obligaciones que las partes contraen se fincan sobre un aleas, un riesgo de incierto acontecimiento, cuya producción opera sobre las prestaciones mutuas de los contratantes.<sup>20</sup>

---

<sup>20</sup> Francisco Fariña. Derecho Comercial Marítimo. Segunda Edición ampliada. Tomo IV, Seguro Marítimo. Bosch Casa editorial Ungel, 51-bis. Barcelona.

Según el jurista Arnould el contrato de seguro marítimo es de:  
**Indemnización.-** Porque su único y exclusivo objeto es procurar al asegurado la indemnización por cualquier pérdida que pueda sufrir, causada por la acción de aquellos riesgos del mar contra el efecto de los cuales el asegurador se compromete a protegerle en virtud de las condiciones de la póliza.<sup>21</sup>

**Tracto sucesivo.-** Porque es de ejecución continuada, existe la necesidad para el asegurador de constituir un fondo de garantía con la producción de las primas, para hacer frente a los siniestros que puedan surgir, y existe el derecho para ambas partes de exigirse una garantía de pago en el caso de quiebra o una suspensión de pagos.

**Adhesión.-** Porque produce ciertas consecuencias jurídicas en la interpretación del contrato; esto es, en caso de duda y obscuridad sobre el significado de las causas de una póliza, redactada por la compañía aseguradora sin la intervención de los clientes, se habrá de adoptar la interpretación más favorable para el asegurado.

Según Fariña, el contrato de seguro marítimo puede adoptar diversas formas, según las modalidades de su objeto, o sea, atendiendo a los intereses asegurados el seguro puede recaer sobre diversos valores económicos, por eso puede haber seguro de cascos, de buques, de mercancías, sobre determinados valores del buque y otros intereses, sobre el buque en construcción, sobre el flete, sobre las primas, sobre los beneficios esperados y sobre la responsabilidad del armador.

De acuerdo con el profesor Omar Olvera de Luna " Nuestra Ley Sobre Contrato de Seguro clasifica a los contratos de seguros en dos grandes ramas: contratos de seguro contra los daños y contratos de seguro contra las

---

<sup>21</sup> Arnould. "Seguro Marino" 12ª Edición. Sect. 81, 1 - pag. 116.

personas, que a su vez admiten otras subdivisiones, dentro de las cuales se encuentra el seguro marítimo, regulado por los artículos 222 al 250 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo<sup>22</sup>.

Este seguro tiene por objeto el buque, las mercancías que transporta, los daños causados a terceros por abordaje, las sumas que correspondan a las mercancías por contribuciones de averías gruesas o comunes, etc, y en general, todos los daños que puedan derivarse del transporte marítimo.

Este contrato de seguro marítimo lo define el autor anteriormente citado como el acto jurídico por el cual un asegurador mediante el cobro de una prima, se obliga a indemnizar en la forma y hasta los límites previstos, los daños que puedan sufrir los intereses relativos a una o varias expediciones marítimas, o a las operaciones relativas que se produzcan antes, en o después de dichas expediciones.<sup>23</sup>

Este contrato de seguro marítimo puede versar sobre uno o varios intereses específicos, por ejemplo, sobre el buque, la carga, los fletes, beneficios esperados, etc., aunque en este contrato prevalece la universalidad de riesgos, esto es, que la cobertura abarca cualquier riesgo, salvo aquellos que estén prohibidos expresamente por la Ley.

El contrato de seguro marítimo, por su duración se puede clasificar así:

- 1. Por tiempo determinado**
- 2. Por viaje de ida.**
- 3. Por viaje de ida y vuelta.**

---

<sup>22</sup> Omar Olvera de Luna. Opus Cit.

<sup>23</sup> Omar Olvera de Luna. Opus Cit. Pag. 259, 265, 266, 267.

El Dr. Raúl Cervantes Ahumada, en su obra Derecho Marítimo<sup>24</sup>, señala las principales características del contrato de seguro marítimo, para entender mejor su naturaleza jurídica, mencionando que el contrato de seguro marítimo es un contrato consensual, formal, bilateral y de buena fe principalmente.

Sostiene como los demás autores citados, que es un contrato consensual y que se perfecciona con la intervención de un agente de seguros, que provocará que el presunto asegurante haga a la empresa aseguradora una oferta de contrato, si esta acepta, determinará las condiciones del contrato, entre ellas, la prima a pagar, que sea la que corresponda según las determinaciones que, con carácter de generalidad habrá hecho el estado y participará al oferente su aceptación.

El contrato se perfeccionará en el momento en que el solicitante tenga conocimiento de la aceptación del asegurador (art. 222).

Para la Ley, el perfeccionamiento de este contrato, adopta el sistema de la información, pero que según el tratadista Don Raúl Cervantes Ahumada y estoy de acuerdo con él, resulta poco práctico.

Se propone que el mismo se perfeccione con el sistema de la expedición, esto es, que al expedir el asegurado su conformidad con la oferta. Es un contrato compensatorio o de indemnización, por esta característica se distingue el seguro de la apuesta, con el seguro, se trata de reparar un daño. Este aspecto es de orden público, por este elemento reparador, encontramos la buena fe.

Dice la Ley inglesa de 1906: " un contrato de seguro marítimo es un contrato basado en la mas estricta buena fe; y si esa absoluta buena fe no es

---

<sup>24</sup> Raul Cervantes Ahumada, Opus Cit. pag. 665

observada por una de las partes, el contrato puede ser anulado por la otra parte<sup>25</sup>, por el interés que en el seguro tiene la comunidad.

No habrá buena fe, cuando se oculten datos o circunstancias esenciales que deba conocer el asegurador; y que de haberse conocido habrían variado las condiciones del seguro o incluso, impedido su celebración. Ni el asegurador, ni el asegurante, ni el beneficiario podrán hacer valer textos expresos del clausulado del contrato que tengan efectos contrarios a la buena fe que debe presidirlo. Se debe aplicar el principio de que nadie puede prevalecerse de su mala fe.

**La aleatoriedad.**- porque el asegurador no sabe si perderá o no en cada contrato. Según el código civil (art. 1838) un contrato será aleatorio cuando la prestación de una de las partes sea incierta y dicha parte no pueda apreciar de inmediato el beneficio o la pérdida que el contrato le ocasione.

Según el Dr. Cervantes Ahumada, el contrato de seguro no es aleatorio, por las siguientes razones:

1. Para el asegurante es un contrato de previsión y por medio del seguro se prevén o cubren las consecuencias económicas de un riesgo marítimo.

2. Para el asegurador no es aleatorio porque su prestación no es indeterminada; ella consiste en la asunción del riesgo que correspondía al asegurante, y como el seguro es contrato de masa, uno de cuyos elementos (la prima) se fija en función de los grandes números, el asegurador no pagará con su propio dinero, sino con el fondo de primas. El asegurador sabe que pagará y cuanto, lo que no sabe es en relación con cuales contratos pagará.

---

<sup>25</sup> Arnould, Opus Cit. Tomo 10 pg. 521

El profesor Donati es defensor de la aleatoriedad del contrato de seguro marítimo, postura contraria a la del Dr. Cervantes Ahumada, Donati piensa que sigue siendo aleatorio, porque cada contrato tiene su alea; ya que no se sabe por cuál de ellos el asegurador tendrá que pagar; con esto último no está de acuerdo el Dr. Cervantes Ahumada porque señala que no es posible considerar separadamente un contrato de seguro individualizado, por que uno de sus elementos esenciales (la prima) se ha fijado en función de la masa, es decir, el seguro individualizado sin prima, no sería seguro.

Con la prima de cada contrato, sostiene el Dr. Cervantes el asegurador aumenta el fondo de primas necesario para que en el juego de los grandes números, el fondo sea suficiente para cubrir las consecuencias de los riesgos.

Sostiene el propio autor, que el asegurador gana con cada prima y en conjunto, que es como se debe concebir al seguro, jamás perderá. Que para el asegurador, el seguro es el mas benéfico de los contratos, en cuanto a sus ganancias, que previamente se calculan al contrato, al fijar el Estado el monto de las primas.

El contrato de seguro marítimo tiene la característica de ser de adhesión, porque estando preestablecidas las condiciones y elementos fundamentales del contrato, las partes no podrán modificar las cuotas de primas establecidas por el Estado.

Según el tratadista Lic. Oscar Vasquez del Mercado<sup>26</sup>, este contrato es de carácter oneroso por que una parte se compromete a pagar una cantidad que se denomina prima y otra, a su vez, se compromete también a pagar una cantidad o entregar un bien, si se produce el evento dañoso para el asegurado, por eso se da el sinalagma del contrato, en tanto que las dos partes se obligan recíprocamente a recibir provechos y gravámenes.

---

<sup>26</sup> Contratos Mercantiles. Oscar Vasquez del Mercado. Ed. Porrúa, S.A., México, 1992, pg. 268,269

Es también un contrato aleatorio, según el maestro citado, no obstante que desde el momento en que el contrato se celebra, se conocen las prestaciones, puesto que lo aleatorio estriba en que del evento depende que una parte, el asegurador, cumpla la suya y sobre todo se determine el monto de la misma prestación, además, la otra parte al darse el siniestro deja de cubrir la prima o sea que deja de cumplir su prestación.

La incertidumbre de que ocurra un siniestro con efectos dañosos o exista una necesidad patrimonial, convierte al contrato de seguro en un contrato aleatorio.

El asegurador nunca sabe cual o cuales de los riesgos asumidos por él, se transformarán en siniestro o no.

En la Ley Sobre el Contrato de Seguro, en su artículo 1º se determina que obligaciones tienen las partes, señala que por el contrato de seguro, la empresa aseguradora se obliga, mediante una prima a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al verificarse la eventualidad prevista en el contrato.

Según el autor citado Lic. Oscar Vásquez del Mercado, y comparto esa idea, el contrato de seguro debe tener la característica de la buena fe, que debe prevalecer en el campo de las obligaciones, y que en esta figura jurídica significa atribuir a sus cláusulas algo mas allá que lo escrito, significa que la buena fe debe ser lealtad de los sujetos contratantes, lo que les da la confianza de fijar la relación jurídica. La Ley que regula este contrato reconoce la característica de la buena fe.

De acuerdo con el maestro Francisco de Gamechogicoechea y Alegría<sup>27</sup> el contrato de seguro marítimo es por su naturaleza consensual porque existe y

---

<sup>27</sup> Opus Cit. pg. 8 - 11

se perfecciona con el consentimiento de las partes, postura que acepto, por lo que para mí, la póliza es un simple medio probatorio. Señala el autor citado que es bilateral porque intervienen dos personas: asegurador y asegurado, los cuales adquieren obligaciones, el asegurado debe pagar el precio o prima pactada y el asegurador deberá indemnizarlo, en caso de siniestro.

Es aleatorio, afirma el tratadista, porque la prestación de la obligación por una de las partes (asegurador) depende de un hecho incierto, futuro, cuya realización nadie puede prever. Esta característica se parece a los juegos de azar y a la apuesta. En la apuesta, una de las partes gana y la otra pierde. En el contrato de seguro no sucede así porque si el riesgo se realiza, el asegurado no obtiene una ganancia, solo es indemnizado, por eso se dice que es un contrato de indemnización. Por otra parte, si el riesgo no se produce, el asegurador ha ganado la prima con sus respectivos intereses, y el asegurado ha perdido las primas pagadas. En síntesis, hay ganancia para una parte, y pérdida para la otra, como en la apuesta.

También este tratadista, como otros, estiman que la buena fe es una característica fundamental del contrato de seguro. Dice que la buena fe debe prevalecer sobre todo en los contratos civiles y mercantiles, que no se explica el porqué de muchos autores, en darle tanta importancia a esta característica, si en la práctica tanto asegurado como asegurador no la respetan.

Nos dice este autor que las pólizas de seguros no están siempre redactadas por las aseguradoras con claridad, y a la hora del siniestro se resisten a pagar la indemnización a que se obligaron, fundándose en la cláusula oscura de la póliza, pero esto siempre debe favorecer al asegurado, y no a la compañía, de ahí la importancia que yo en particular considero debe tener la buena fe en los contratos de seguros.

Según este autor, es importante resaltar la técnica del seguro, señalando como base del mismo la solidaridad entre los componentes del grupo asegurado, el auxilio mutuo, etc.

El aspecto científico se basa en el cálculo de probabilidades, es decir, los casos probables de realización del riesgo, esto por medio de la estadística, que normalmente se calcula en un año el número de siniestros, para así dividir la suma de siniestros entre el número de asegurados para determinar la prima a percibir de cada uno de ellos. Siempre las compañías aseguradoras hacen sus cálculos, basándose en los números.

También se le asigna al contrato de seguro el carácter mercantil, señala el autor citado, sobre todo los tratadistas franceses, porque en Francia existen los tribunales de comercio, en cuya jurisdicción se ventilarían los negocios de carácter mercantil.

Siempre se pensará que el seguro de prima es un acto mercantil para el asegurador y no para el asegurado, a menos que éste lo haya pactado para sus actividades comerciales.

El tratadista en comento nos dice que el seguro mutuo nunca constituye un acto mercantil, ya que nunca se proponen beneficios para los mutualistas, pero para el autor Ripert el seguro mutuo constituye un acto de comercio.

También el contrato de seguro marítimo presenta la característica de ser un contrato de indemnización y no de lucro, significa que el asegurado nunca debe proponerse una ganancia con el seguro de su patrimonio, aumentándolo con la indemnización, si no que debe su situación económica quedar igual, a la que tenía antes de suscribir el contrato, en cambio el asegurador buscará siempre el lucro; el seguro deberá limitarse a un tanto por ciento del valor de la cosa asegurada. La legislación española limitaba el seguro a las cuatro

quintas partes del valor total del buque, dejando a cargo del asegurado el riesgo de la quinta parte restante.

Nunca se deberá asegurar la cosa por mayor valor que el que tenga realmente, o que lo asegure en dos o mas compañías, porque buscaría la realización de siniestros voluntarios, en perjuicio del asegurador. (Articulos 227, 228 y 229 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo).

## CAPITULO IV

### ELEMENTOS DEL CONTRATO

#### 1. ELEMENTO FORMAL (LA PÓLIZA).

Como ya se dijo, el contrato de seguro marítimo es consensual, por lo que el único elemento formal que tenemos es la póliza, y que es solo un instrumento probatorio del contrato de seguro y que puede ser sustituido por otros medios de prueba <sup>28</sup>

Hay muchas discrepancias entre los autores acerca del origen del término póliza. La más respetable es la teoría de Larousse que en su obra *Grand Dictionaire Universel*, señala que el término póliza proviene del latín *poleticum* (registro) que a su vez proviene del griego *poluptuchos*, que se forma de *polus* (muchos) y *plux* (pliegos). Esta palabra póliza se utiliza en español, en francés (*police*), en italiano (*polizza*), en inglés (*policy*) y en portugués (*apolice*). Su uso es muy frecuente en el comercio marítimo.

El asegurador está obligado a entregar la póliza al asegurado, pero la falta de ella, no invalida el contrato de seguro, como acontecía en el Derecho antiguo y para comprobarlo se puede utilizar cualquier tipo de prueba. Art. 222 Ley de Navegación y Comercio Marítimo.

---

<sup>28</sup> Opus Cit, pg. 669,670

Según el artículo 20 de la Ley Sobre el Contrato de Seguro, la póliza deberá tener los siguientes requisitos:

- 1.- Los nombres, domicilios de los contratantes y firma de la empresa aseguradora.
- 2.- La designación de la cosa asegurada.
- 3.- La naturaleza de los riesgos garantizados.
- 4.- El momento a partir del cuál se garantiza el riesgo y la duración de la garantía.
- 5.- El monto de la garantía.
- 6.- La cuota o prima del seguro.
- 7.- La demás cláusulas que deban figurar en la póliza de acuerdo con las disposiciones legales, así como las convenidas lícitamente por los contratantes.

Existen diferentes clases de pólizas, según las condiciones del contrato de seguro.

Las pólizas generalmente son impresas y formuladas por las empresas aseguradoras, por este motivo es importante aplicar el artículo 223, de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo que dispone, que si hubiere cláusulas mecanográficas o manuscritas, prevalezcan sobre las impresas. También establece el artículos 224 de la miema Ley, que si hubiere cláusulas oscuras o confusas, se interpreten en el sentido menos favorable para quien las propuso.

Algunos tratadistas, al referirse sobre todo al seguro terrestre, discuten si la póliza debe considerarse como un título de crédito. Esto, como recordaremos,

se debe a que en el antiguo Derecho, la póliza era considerada como elemento esencial del contrato, pero con la reforma de la Ley sobre el contrato de seguro y el contenido de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, se concluye indubitablemente que la póliza no es un título de crédito, sino un simple elemento probatorio del contrato de seguro.

Según el autor Antonio Brunetti, en su obra "Derecho marítimo privado italiano"<sup>29</sup>, nos dice que el contrato de seguro marítimo en sus orígenes, parece que la escritura no debía ser obligatoria, pero en la práctica solo se convirtió en un elemento probatorio, y más tarde se le consideró como elemento esencial, por ejemplo en España, las Ordenanzas de Barcelona de 1468 (CAP.V) señalan la intervención del notario, excluyendo la póliza, los billetes y las demás escrituras privadas.

Afirma Brunetti que en los tiempos del Guidon de la Mer (CAP.I,art.2º), sólo se autorizaban los seguros redactados por escrito y los "in confidenza", "di fiducia", estaban prohibidos en todas las plazas.

Ante notario público se celebraban los contratos de seguros, es decir, en forma solemne, teniendo como ventaja la autenticidad de la firma y de la fuerza ejecutiva.

Pero ya en el siglo XVI, las pólizas se redactaban por todas partes y por medio del sensal (corredor). El autor nos dice que el Stat di Florencia (1523)

---

<sup>29</sup> Antonio Brunetti, Derecho Marítimo Privado Italiano, Versión española anotada por R.Gay de Montella, pg 201,202

exigía que los escritos de seguridad de toda clase "sopra il mare", debían ser redactados a mano por el sensal, so pena de nulidad, si no se hacía así.

Normalmente se utilizaban formularios muy complicados. Scaccia menciona la complicada fórmula genovesa (de comm, et cambiis) y Straccha (de assecur), la florentina. Estos formularios eran obligatorios según Bosco. Recordemos que en la Ordenanza de Barcelona de 1435, en las Leyes genovesas y florentinas del siglo XIV, se prohibían los seguros de naves y de mercancías contratadas con extranjeros o con enemigos, también en Venecia se prohibía el seguro de naves que no partiesen o llegasen a Venecia. Después esta prohibición, con excepción de los enemigos fue prescrita; fue admitida en la Ordenanza de Barcelona en 1548, en la de 1484 y en la Ordenanza de Amsterdam de 1570; porque el comercio en tiempo de paz, como decía Baldasseroni, no admite extranjeros y además para el bien común de todos, nadie deberá ser excluído ni privado del comercio.

Siempre el contrato de seguro, desde sus orígenes tuvo el carácter de asociación de personas. Según Bensa, se trató siempre de una empresa colectiva, es decir, que varias personas asociadas se distribuían entre ellas los beneficios, pero también entre todos absorbían los gastos. También nos dice el autor citado que en las decisiones de las rotas, de las consultaciones de los jurisconsultos, siempre se mencionaban a los aseguradores unidos para responder de los riesgos.

Bonolis menciona la Ley napolitana del 11 de abril de 1751, que atribuía al Estado la vigilancia y la alta decisión de una sociedad aseguradora, para frenar la anarquía y desorden que existía en el comercio, y sobre todo cuando los

particulares eran aseguradores, sin capital, y para no cumplir con la obligación del pago de la indemnización, en caso de siniestro.

En Inglaterra, nunca desapareció el asegurador como persona física, pero existían así mismo, las corporaciones o asociaciones de personas, pero se distinguían las sociedades por acciones que se dedicaban exclusivamente al seguro marítimo.

## **2. ELEMENTO SUBJETIVOS ( ASEGURADOR Y ASEGURADO ).**

Según el maestro Oscar Vásquez del Mercado<sup>30</sup>, en toda relación jurídica, como en el contrato de seguro, tenemos el elemento subjetivo, que son las partes. En este caso, los sujetos de la relación jurídica son el asegurador y el asegurado. En el contrato de seguro marítimo, existe también el beneficiario.

**Asegurador** -sólo puede tener este carácter una institución autorizada por el gobierno, de conformidad con la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros y el artículo 2º de la Ley Sobre el Contrato de Seguro que establece que las empresas de seguros sólo podrán organizarse y funcionar de acuerdo con la Ley citada. Las empresas de seguros, únicamente funcionarán como sociedades anónimas, y deberán establecerse con base a la Ley General de Sociedades Mercantiles, según el artículo 29 de la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros en el artículo citado, se señala entre otras cosas, en cuanto al funcionamiento de esas instituciones, la prohibición para que puedan participar en forma alguna en el capital de estas socieda-

---

<sup>30</sup> Oscar Vásquez del Mercado, Contratos Mercantiles, Ed. Porrúa, S.A. México, 1992, pg. 269

des, gobiernos o dependencias oficiales extranjeras, entidades financieras del exterior, o agrupaciones de personas extranjeras, físicas o morales, sea cual fueren las formas que revistan directamente o a través de interpósitas personas.

**Asegurado.-** es la persona que queda protegida en el contrato de seguro, mediante el resarcimiento o la indemnización del riesgo. En el concepto de asegurado deben insertarse otras figuras subjetivas. Normalmente el asegurado es el contratante, tomador o titular de la prestación a que se obliga el asegurador, es también el titular del interés asegurado. A veces, sucede que la persona que contrata con el asegurador, no es siempre el titular de los derechos del contrato. El titular puede ser otra persona que quedará protegida por el seguro.

Cuando no es el asegurado el que directamente contrata pueden surgir las siguientes modalidades:

- 1.- Cuando el seguro se contrata por cuenta de otro, como el caso de comisionistas o arrendadores financieros;
- 2.- Cuando el asegurado señala un beneficiario, esto es, el seguro se contratará sobre la persona de un tercero;
- 3.- cuando el asegurado no sea el beneficiario, existirá el seguro a favor de tercero.

Los asegurados pueden ser personas físicas o jurídicas. Para celebrar el contrato de seguro, se deberá contar con capacidad de goce y de ejercicio. Cuando existan menores de 12 años, que aunque sean sujetos de derecho que pudieran tener representantes legales, no pueden ser asegurados.

El artículo 157 de la Ley Sobre el Contrato de Seguro dispone que los contratos de seguros que se refieran a menores que no hayan cumplido los 12 años o sobre personas sujetas a interdicción serán nulos. En este caso, las aseguradoras estarán obligadas a devolver las primas, pero tendrán derecho también a exigir el pago de gastos que hayan efectuado, si obraron de buena fe.

Según el tratadista español Francisco Fariña<sup>31</sup>, el asegurador puede ser una persona física o una persona inoral, compañía aseguradora, sin embargo, lo más frecuente es que a través de las empresas anónimas, son las que abarcan sobre todo el ramo del transporte. En cambio nos sigue diciendo el autor citado, que el asegurado también puede ser una empresa mercantil o una persona física. Es indispensable que el asegurado tenga un derecho presente o futuro sobre el bien que va a asegurarse. El seguro lo puede contratar el copropietario, el usufructuario o acreedores del asegurado.

Afirma el autor citado que asegurado y asegurador pueden contratar el reaseguro de sus respectivos bienes. El contrato de seguro marítimo puede celebrarse en nombre propio y por cuenta propia, o en nombre propio y por cuenta de otro, o en nombre y por cuenta de otro. En tratándose de mercancías, es muy frecuente el seguro celebrado por cuenta de persona aún incierta, es decir, por cuenta de quien corresponda, sobre todo cuando las mercancías pueden ser vendidas con condiciones, en las que los exportadores o importadores pactan el seguro de las mercancías en beneficio de futuros

---

<sup>31</sup> Derecho Comercial Marítimo. 2ª edición ampliada, Tomo IV, Seguro Marítimo, Ed. Urgel 51, Bis, Barcelona 1956, pg. 29-33

adquirentes, garantizándoles las posibles pérdidas o daños que puedan sufrir las mismas.

Este autor nos señala que este seguro con la cláusula "por cuenta de quien corresponda o pueda corresponder", ha suscitado mucha polémica jurídica, en relación con las excepciones que puede oponer el asegurador. Unos autores sostienen, que mientras no exista en el contrato de seguro marítimo cláusula que se oponga, todos los cesionarios sucesivos tendrán el mismo derecho de oponer las excepciones y nulidades al asegurador. Otros autores sostienen que esto procederá cuando las excepciones se refieran a incapacidad personal del suscriptor, a la nulidad del contrato por un vicio del consentimiento, por error o violencia, o por ir contra el orden público, pero que no podrá invocarse el dolo.

En lo particular, pienso que el seguro con la cláusula "por cuenta de quien pueda corresponder", en teoría puede funcionar, pero en la práctica es muy riesgoso por cuanto no se determina con exactitud la persona que recibirá la indemnización, es decir, que al momento de realizarse algún siniestro, surgirán conflictos para cubrirse las indemnizaciones que procedan, por no precisarse el o los beneficiarios.

El autor de referencia nos menciona el contrato celebrado por mandatario, que no hay que confundir el seguro con la cláusula "por cuenta de quien corresponda", con el celebrado por mandatario, que en este tipo de contratos siempre se especificará el beneficiario del seguro, mientras que en el otro no. Que siempre el mandante es el único interesado, el mandato puede ser general o particular para un caso determinado. Que las partes siempre estarán sujetas

a las normas generales del contrato del mandato. Siempre el mandatario deberá exhibir los poderes legales ante la compañía aseguradora.

Afirma el autor en comentario que no es requisito esencial que se de al asegurador el nombre de la persona o entidad que ha comisionado para la concertación del seguro, que sólo que ocurra un siniestro y proceda la indemnización, el asegurador debe tener interés en conocer la personalidad del mandante, porque entre otras cosas, puede probar que el siniestro fue responsabilidad del asegurado, aunque también éste puede hacer valer las acciones que estime procedentes, en contra de la compañía aseguradora.

Pienso y difiero con el autor Fariña, porque creo que aunque sea un contrato celebrado por mandatario, siempre deberá mencionarse el nombre de la persona o entidad a quien representa el mandatario, a la compañía aseguradora, para que se conozcan los derechos y obligaciones de las partes, y además, porque todos los datos de las partes y en particular de los asegurados mandantes, no tienen que ser confidenciales.

## **2.1 DERECHOS Y OBLIGACIONES.**

### ***Obligaciones del asegurado.***

En el contrato de seguro en general, es el pago de la prima. Según el maestro, Lic. Oscar Vázquez del Mercado<sup>32</sup>, normalmente el pago de la prima lo hace el tomador o contratante del seguro, pero el artículo 42 de la Ley

---

<sup>32</sup> Opus Cit., pg. 291

Sobre el Contrato de Seguro, establece que el pago podrá hacerlo un sujeto diverso, es decir, cualquiera de las personas a que el artículo se refiere, acreedores privilegiados, hipotecarios o prendarios, terceros asegurados, beneficiarios o cualquier otro que tenga interés en la continuación del seguro y la aseguradora no podrá rehusarlo. Que solo podrá negarse cuando el que pretende pagar carece de interés en la continuación del seguro.

El artículo 31 de la misma Ley, señala que el lugar de pago, deberá hacerse en el domicilio del contratante.

### ***Obligaciones del asegurador.***

La principal obligación del asegurador estriba en asumir el riesgo, en contraprestación al pago de la prima. Asumido el riesgo, el asegurador estará obligado a pagar cuando surja el siniestro, sin el cual no existirá la obligación de pagar.

La obligación de pagar del asegurador al asegurado, sólo se hará si se produce el siniestro, y en los términos previstos en el contrato. Según el artículo 71 de la Ley sobre el Contrato de Seguro, el crédito que resulta del contrato, vence a los 30 días de que el asegurador reciba la reclamación, la documentación y la información para conocer la reclamación.

También la empresa aseguradora está obligada al cumplimiento de cualquier otra que derive del propio contrato. Las obligaciones de la empresa aseguradora se extinguen, cuando se ocultan hechos o existan desvíos para la apreciación de éstos.

Tampoco estará obligada la empresa aseguradora si se prueba que el siniestro se provocó con dolo, o mala fe del asegurado, beneficiario o los causahabientes, esto de acuerdo a lo establecido en el artículo 77 de la Ley correspondiente.

Otro elemento fundamental personal en el seguro marítimo, lo es el beneficiario -que es la persona a quien se debe entregar la indemnización, cuando se produzca el riesgo-, es el que tiene la titularidad del interés asegurado, está obligado a realizar actos que tiendan a evitar o a disminuir el riesgo. No deberá enriquecerse con el importe del seguro, solo tendrá derecho a una compensación o indemnización.

El maestro Raúl Cervantes Ahumada, nos menciona en su obra Derecho Marítimo<sup>33</sup>, que los elementos subjetivos o personales del contrato de seguro marítimo, son el asegurador, asegurante y el beneficiario, y que aunque el contrato es fundamentalmente consensual, la póliza debe tener siempre la característica de formal y que la cosa asegurada, el interés jurídico-económico que de ella se tenga y el riesgo son los elementos materiales.

El asegurador nos dice, como casi todos los autores comentados y estoy de acuerdo en que es la persona que asume el riesgo, que según la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros, debe ser una sociedad anónima que el Estado autoriza para actuar en esa forma.

Esta parte está obligada a asumir un riesgo y a indemnizar cuando éste se produzca.

---

<sup>33</sup> Opus Cit., pg. 668 y 669

Nos dice el autor que en los contratos de seguros marítimos, normalmente intervienen el agente y el corredor de seguro; que el agente trabaja para la compañía aseguradora y su trabajo consiste en lograr que los posibles asegurantes hagan las ofertas; los corredores de seguros son intermediarios independientes que colaboran con las compañías aseguradoras y con los asegurantes, pero sobre todo con estos últimos, señalándoles las mejores conveniencias para su clientela.

El asegurante, denominado por otros autores como el asegurado con los que yo coincido, porque el primero puede llevarnos a confundirnos con el asegurador, es en sí mismo el que contrata el seguro. Sin embargo el prof. Cervantes Ahumada insiste en que lo correcto es llamar asegurante porque el asegurado no es el que contrata el seguro, sino el objeto sobre el cual, o en relación con el cual, el seguro se contrata.

Expresa que el término de asegurante es tomado por el Proyecto para el Código de Comercio y que también, estaba en el proyecto de Ley de Navegación, pero después, en esta ley, el legislador utilizó en forma inconveniente las figuras de gestor del seguro, provocando una confusión de significados entre asegurante, agente, corredor y asegurados.

Como todos los autores nos señala que la más importante obligación del asegurante (asegurado para mí) es el pago de la prima.

Los terceros, sin tener representación pueden contratar seguros marítimos; en el Derecho francés se utiliza la fórmula "por cuenta de a quien corresponda", es decir que el contrato de seguro se contrata por cuenta de

quien tenga interés o sea el titular del interés jurídico-económico sobre la cosa asegurada en el momento en que el riesgo se materialice.

La otra parte personal del seguro es el beneficiario, que es la persona a quien se debe pagar la indemnización cuando se produzca el riesgo. En otras palabras es el que tiene la titularidad del interés asegurado.

El beneficiario, al ocurrir el riesgo (siniestro) podrá realizar todos los actos que tiendan a evitar o disminuir el riesgo, salvo pacto en contrario.

Estoy de acuerdo con el autor citado que debe entenderse como una obligación la que tiene el beneficiario, y no un derecho. Incluso si hubiera tiempo, está obligado el beneficiario a pedir instrucciones al asegurador.

No deberá buscar el beneficiario enriquecerse con el importe del seguro, sólo deberá buscar el derecho a la compensación o indemnización justa.

El tratadista Fernando Sánchez Calero, en su obra Instituciones de Derecho Mercantil <sup>34</sup>, nos cita las obligaciones y deberes de las partes -señala que la mas importante obligación que tiene el contratante (asegurado) es la de pagar la prima. Expresa que el Código de Comercio español establece que en la póliza siempre aparecerá el precio convenido por el seguro, el lugar, tiempo y forma de su pago, la parte del premio que corresponde al viaje de ida y al de vuelta, si el seguro se pactase de viaje redondo.

Nos dice el autor citado, que la prima es única e indivisible durante la vigencia del contrato de seguro y salvo pacto en contrario, se pagará antes.

---

<sup>34</sup> Instituciones de Derecho Mercantil, Fernando Sánchez Calero, Madrid, España, 1984, pg. 600 - 603

Se observa una excepción al principio de indivisibilidad de la prima, en el contrato de seguro de mercancías pactado por viaje redondo, cuando el buque en el viaje de regreso no llega a cargar las dos terceras partes del cargamento, podrá efectuarse un descuento a la prima. Señala que el riesgo se refiere a todo el viaje, pero expresa que esta excepción se encuentra derogada en la póliza general de mercancías.

La más importante obligación del asegurador, es la liquidación del daño, - significa que el asegurador está obligado a pagar una indemnización al asegurado cuando se realice el siniestro. Señala el autor anotado que existen dos procedimientos para ello: la liquidación por avería y por abandono, éste último procederá cuando se han presentado daños graves o siniestros mayores, pero es facultativo para el asegurado tramitarlo, ya que si lo estima conveniente podrá tomar el procedimiento señalado en primer término, o sea, el de la liquidación por avería.

En la liquidación por avería, el asegurador, según el contrato de seguro, deberá pagar una indemnización que corresponda exactamente al daño realmente producido, es decir, nos dice que hay que tomar en cuenta: la determinación de la cuantía del daño, los límites de la cuantía de la indemnización y la prueba del daño.

Cuando el daño es total, se pierdan mercancías o el buque, la cuantía del daño deberá ser igual al valor del interés consignado en la póliza, la cual debe señalar el valor del buque o de las mercancías.

Cuando el daño sea parcial, se considerará el valor de residuo, ya que el daño es igual al valor del interés, menos el valor de lo que quede.

Cuando sean averías en el buque que tengan reparación, si se efectúan, pueden aumentar el valor del buque y entonces tendrá un valor diverso de aquel que tenía cuando se celebró el contrato de seguro, por lo que el asegurador no tendrá obligación de indemnizar al asegurado por lo que se refiere a esa diferencia de valor, porque no representa un daño, a esto se le conoce como "diferencia de nuevo a viejo", y lo que deberá hacerse es un cálculo de acuerdo con los porcentajes y tomando en cuenta los años del buque.

La cuantía de la indemnización existe por la relación que hay entre la suma asegurada y el valor del interés asegurado. Siempre la suma asegurada es límite de la indemnización (en el caso de sobre seguro).

### ***La prueba del daño.***

Al asegurado le corresponderá probar el siniestro y consecuentemente el daño, o sea que los riesgos produjeron el daño.

### ***Liquidación por abandono.***

Es muy característico el sistema de abandono en el seguro marítimo. Sucede que el asegurado tiene la facultad de declarar el abandono de las cosas aseguradas al asegurador, al que le transmite los derechos que tiene sobre ellas, pero a cambio le exige el pago de la totalidad de la suma asegurada. El asegurado podrá exigir la indemnización al asegurador, cuando ocurra el siniestro, de cierta gravedad y con la respectiva declaración de abandono del asegurado.

El sistema de abandono sólo procede en los casos prescritos por la Ley y bajo ciertos supuestos como son: la pérdida total de las cosas aseguradas (buque, mercancías o flete), cuando el buque queda absolutamente inhábil para la navegación, por accidente, por apresamiento, detención o embargo de buque por orden del gobierno nacional o extranjero, cuando las pérdidas sufridas por las cosas aseguradas superen las tres cuartas partes del valor asegurado.

### ***Declaración de abandono.***

La lleva a cabo el asegurado, y la dirige a la aseguradora, tiene por objeto transmitirle los derechos que el asegurado tiene sobre las cosas aseguradas y así, obtener la indemnización por pérdida total señalada en el contrato de seguro.

El asegurador está obligado a pagar al asegurado la indemnización en el plazo fijado en la póliza, de no haberse establecido, a los 60 días de admitido el abandono o de haberse declarado admitido por el juez competente.

Comentando a otro tratadista mexicano Clemente Soto Alvarez, quien escribió su prontuario de Derecho Mercantil<sup>35</sup>, en términos generales y estando de acuerdo con él, nos dice que los derechos y obligaciones de las partes son: la aseguradora se obliga a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al producirse el siniestro, previsto en el contrato de seguro, que es la principal obligación de la aseguradora.

---

<sup>35</sup> Prontuario de Derecho Mercantil, Clemente Soto Alvarez, Ed. Limusa, México, 1983, pg. 345

El asegurado, como principal obligación tiene la de pagar la prima, en la forma, tiempo y lugar indicados en la póliza. La aseguradora tendrá el derecho de exigir el importe de los gastos de expedición de la póliza, de sus reformas, así como el reembolso de los impuestos que se causen. La aseguradora tendrá la obligación de expedir copia o duplicado de la póliza, así como las declaraciones hechas en la oferta.

El asegurado tendrá el derecho de exigir el resarcimiento del daño o el pago de la suma de dinero al producirse el siniestro; debiendo tomarse en cuenta el tipo de seguro, pues a veces ese derecho lo tendrá el beneficiario o quien en un momento dado presente la póliza, ya que las pólizas pueden ser nominativas, a la orden o al portador.

El autor Lic. Luis Beltrán Montiel, en su libro "Curso de Derecho de la Navegación"<sup>36</sup>, nos menciona la obligaciones y cargas del asegurado y del asegurador. El asegurado está obligado a proveer todo lo relativo a evitar daños o a disminuirlos, o a rescatar los objetos asegurados. También estará obligado a acatar las instrucciones que le confiera el asegurador, y en caso de no haberlas deberá actuar en la forma mas sensata. Deberá asimismo interponer reclamaciones judiciales o extrajudiciales, sin detrimento de las acciones que pueda ejercitar por su parte el asegurador.

La jurisprudencia establece que el hecho de que el asegurado no hubiese embargado el buque, no era motivo para que perdiera el derecho a la indemnización, a menos que se probara la insolvencia del dueño de la nave.

---

<sup>36</sup> Curso de Derecho de la Navegación, Beltrán Montiel Luis, Facultad de Derecho, H6585/B44, pg. 448 y 449

El asegurado debe controlar el riesgo, de tal manera que si se agrava, podrá el asegurador rescindir el contrato. Debe el asegurado darle participación al asegurador cuando se adquiriera el compromiso de avería gruesa.

La más importante obligación que tiene el asegurador es la relativa a la indemnización que tiene que cubrir en el caso de que se produzcan los riesgos fijados en la póliza. También tendrá la obligación de cubrir el reembolso de gastos que haya realizado el asegurado para evitar o atenuar el siniestro.

### **3.- ELEMENTOS OBJETIVOS (O MATERIALES).**

#### **EL RIESGO - LA COSA ASEGURADA - EL INTERÉS JURÍDICO-ECONÓMICO.**

Según el maestro Raúl Cervantes Ahumada<sup>37</sup>, en el lenguaje comercial, la cosa asegurada es aquella cosa sobre la cual recae el contrato de seguro, por estar expuesta al riesgo y una vez que se produzca éste, el asegurador se responsabiliza de las consecuencias económicas, en otras palabras, la cosa no es el objeto del seguro, porque para que una cosa pueda ser objeto de seguro, debe existir una persona que tenga, sobre la misma un interés jurídico-económico asegurable.

Sólo pueden asegurarse intereses económicos, siempre y cuando tengan contenido jurídico, no así los intereses puramente sentimentales.

Por ejemplo, no se podrá asegurar un monumento nacional en beneficio de un ciudadano mexicano, por que no tendría contenido económico-jurídico. En tratándose de recuerdos familiares, sólo podrán asegurarse, en función de su valor comercial y no por su valor sentimental.

---

<sup>37</sup> Opus Cit., pg. 670 y 671

En tratándose de buques, no se podrán asegurar, cuando sean propiedad de un tercero y sobre todo que no exista ese interés jurídico-económico al que nos hemos referido.

En el Código de Comercio se prohibía asegurar un buque afectado en todo su valor por un préstamo a la gruesa. Pero, el prestamista a la gruesa, sí podía asegurar su interés en que el buque no se perdiera, acordándonos de que el seguro es de naturaleza compensatoria.

### ***El riesgo.***

Riesgo marítimo o riesgo de mar.- se le puede definir como la eventualidad o acontecimiento relacionado directamente con la navegación marítima y que pueda producir daños o perjuicios patrimoniales.

El riesgo siempre ha sido un elemento esencial del contrato de seguro marítimo. Casaregis, autor de Derecho Mercantil y de la obra "Discursos", del siglo XV, manifestaba: "Principale fundamentum assecurationis est risicum seu interesse assecuratorum; sine qua non potest subsistere assecuratio".

Rocco, autor de obras sobre el seguro marítimo decía: "Si non adest risicum assecuratio non valet, numnon adest materia in que forma potest fundari".

El riesgo producido, que es en sí el siniestro, con su realización, le da la acción compensatoria al beneficiario.

El profesor Lic. Oscar Vásquez del Mercado, en su obra *Contratos Mercantiles*<sup>38</sup>, nos dice que en los contratos de seguro en general, el riesgo es un elemento objetivo, un elemento esencial. Dice que es una posibilidad de un evento dañoso, que sin la cual, es decir, que si no hay riesgo no puede celebrarse el contrato y si se celebra en esos términos, el contrato será nulo.

La Ley Sobre el Contrato de Seguro establece la nulidad del contrato, cuando se celebre y el siniestro se hubiere realizado, o el riesgo hubiere desaparecido (artículo 45). El artículo 88 señala otra situación, cuando la cosa hubiere perecido o ya no esté expuesta al riesgo.

Define el autor citado, al riesgo como la eventualidad de que se de un acontecimiento futuro, que puede ser incierto, o bien cierto, pero de plazo indeterminado.

Cuando el riesgo se convierte en siniestro, siempre debe producir un daño y este siempre afectará al patrimonio del asegurado.

En conclusión de esto, la Ley Sobre el Contrato de Seguro establece en su artículo 85, que todo interés económico de las personas de que no se realice un siniestro, podrá ser objeto del contrato de seguro contra daños.

Nunca se desea la producción del riesgo, el asegurado tiene interés en que no ocurra el siniestro.

Por su parte, el artículo 87, de la citada ley, establece que cuando el interés asegurado consiste en que una cosa no sea destruida o deteriorada, se

---

<sup>38</sup> Opus Cit., pg. 276 y 277

presumirá que el interés del asegurado equivale al que tendría un propietario en la conservación de la cosa.

Más adelante profundizaré sobre este elemento objetivo que es el riesgo, según los diferentes tipos de seguros.

## **CAPÍTULO V**

### **MODALIDADES**

#### **A) INTERÉS ASEGURABLE.**

Como se explicó en el capítulo anterior, uno de los elementos objetivos fundamentales del contrato de seguro es el interés asegurable, que en otras palabras diré que el objeto del seguro es el interés jurídico-económico sobre la cosa y no la cosa asegurada, como lo afirma el maestro Raúl Cervantes Ahumada en su obra "Derecho Marítimo"<sup>39</sup>, y con lo cual estoy de acuerdo.

La persona que celebra el contrato de seguro marítimo deberá tener siempre un interés jurídico-económico sobre la cosa que va a hacer objeto del seguro y sobre la cual podrá recaer el riesgo o siniestro.

Según el maestro Oscar Vásquez del Mercado<sup>40</sup>, el interés es un elemento esencial en todo contrato de seguro. Nos dice que el tomador del seguro o el tercero a favor de quien se contrata deberán tener en que el riesgo que se protege no se convierta en siniestro, evitando de esta manera una afectación patrimonial, en otras palabras, el interés asegurable deberá consistir en la conservación del valor económico. Siempre el interés asegurable deberá ser susceptible de valoración económica o pecuniaria.

---

<sup>39</sup> Opus Cit., pg. 671

<sup>40</sup> Opus Cit., pg. 279

Maurice Picard define al interés como el valor pecuniario que se expone a la pérdida de un bien patrimonial o el valor patrimonial que puede ser perdido por el asegurado o beneficiario, como consecuencia del siniestro.

En los seguros patrimoniales deberá existir el interés desde que se efectúa el contrato, por parte del titular del derecho o la cosa asegurada, recordando que las cosas sólo perecen para su dueño, en caso de siniestro, los terceros que no tienen vinculación con la cosa, no les afectará la realización del siniestro, por esa falta de interés.

La Ley Sobre el Contrato de Seguro, en su artículo 85 establece que todo interés económico que una persona tenga en que no se produzca el siniestro, podrá ser objeto de contrato de seguro contra daños.

El artículo 91 del mismo ordenamiento señala que para fijar la indemnización del seguro, se tendrá en cuenta el valor del interés asegurado en el momento de la realización del siniestro.

La regla sería que el daño económico que se produzca por el siniestro, corresponda al valor del interés asegurado. El artículo 92 del ordenamiento citado establece que si la suma asegurada es inferior al interés asegurado, la Compañía aseguradora responderá de manera proporcional al daño causado, pero también el artículo 93, permite que se fije un valor estimativo para los efectos del resarcimiento del daño.

El maestro Vásquez del Mercado, nos dice que el interés sólo existe con relación a un sujeto, quien es el titular del mismo y con relación a una cosa.

Que en el interés tenemos tres elementos, el subjetivo, el objetivo y la relación entre estos dos.

El objeto del interés es la cosa asegurada, que siempre deberá ser susceptible de cuantificación económica.

Se discute en la doctrina si el hombre puede ser objeto de seguro por la posibilidad que tiene de valorarse, pero como sostiene el maestro, el hombre no es un bien, pero su trabajo es lo que puede ser valorado.

La relación entre el sujeto y el objeto debe ser de naturaleza económica, para poder tener un valor económico.

Debe también existir una relación entre el sujeto y el bien asegurado, de tal suerte, que al producirse el siniestro, será en detrimento del patrimonio del asegurado.

Las cosas siempre deberán ser determinadas o determinables, para que pueda existir la relación. Las cosas futuras no pueden ser objeto de interés presente, porque las cosas que no existen no pueden ser objeto de relación.

El artículo 86 de la ley sobre el contrato de seguro establece que el seguro contra daños, la empresa aseguradora responde solamente por el daño causado hasta el límite de la suma y del valor real asegurados.

El artículo 87 de la misma ley señala que cuando el interés asegurado consista en que una cosa no sea destruida o deteriorada, se presumirá que el interés asegurado equivale al del propietario.

En la doctrina se discute que en los seguros de personas exista un interés, por que no hay relación de naturaleza económica entre el individuo y su propio cuerpo, esto es, dicen que no puede considerarse que exista una indemnización por el daño sufrido, por la muerte de un sujeto.

Lo anterior, ya se superó, porque la vida humana es un bien, con valor económico de difícil cuantificación, pero posible. Nunca deberá considerarse al hombre como un bien, nos dice el maestro Vázquez del Mercado, con lo cual estoy completamente de acuerdo. Lo que trabaja y produce el hombre, es lo susceptible de valoración y por consiguiente objeto de seguro.

Antonio Brunetti, en su obra "Derecho Marítimo Privado Italiano"<sup>41</sup> menciona el desarrollo histórico tan importante que ha tenido el principio del interés asegurable, al grado de ser un elemento esencial del contrato de seguro, anteriormente, en la edad media, según relata Schuffer no era considerado de esa forma y su omisión no tenía la consecuencia de la nulidad del contrato. Se utilizaba la cláusula "habeat vel non habeat, participet vel non participet", correspondiente a la sucesiva "valga o no", significaba necesariamente que las personas podían asegurar las cosas sin ser propietarias, o bien sin probar que ésta tuviese el valor asegurado.

El autor in comento nos señala que además de la verdadera y propia seguridad marítima, existía un seguro impropio, o sea la apuesta "quando assecuratio fit super re aliena in qua assecutus nullum habet interesse", o bien como señalaba con mejor acierto Balda Sseroni: "cuando el contrato

---

<sup>41</sup> Opus Cit., pg. 206 - 208

únicamente consiste en la condición del siniestro, y en la cuál no es necesaria para el asegurado la prueba rigurosa de algún riesgo, esto ocurre en los contratos de seguros que se pactan sobre cosas pertenecientes a terceras personas, sin interés ni relación con el asegurado, o de aquellas cosas que siendo de su propiedad, son valorizadas por otro a un valor fijo que no corresponde al verdadero, o a un precio por el que se obtiene el seguro, o aquellas en que fácilmente, y con voluntad expresa se haya renunciado a la carga de la prueba del riesgo y del valor de esto, surja la obligación sujetándola a la producción del riesgo, procediéndose en esos casos, por la vía de apuesta, salvo arribo de la nave, o de la mercancía asegurada que por vía de contrato”.

El seguro impropio con frecuencia se confundía con la apuesta.

Cuando en el contrato falta el interés sobre la cosa expuesta al riesgo, se estará en presencia de un juego o una apuesta, o sea que se deriva del contrato como condición, el siniestro y no el riesgo.

Por todo lo expresado anteriormente, nos refiere el mismo autor, se propiciaba el fraude y las colusiones con los capitanes para que naufragasen las naves, favoreciendo las figuras de la echazón, por lo que la legislación (Ordenanzas de Barcelona) tuvo que establecer de una manera rápida y enérgica, normas que combatieran tales abusos y remarcar que el contrato debía ser celebrado de buena fe, por ser de naturaleza indemnizatoria y con ello, puntualizar las bases del interés asegurable, que más tarde se explicaría con mayor perfección, en las legislaciones modernas italianas.

El contrato de seguro se consideraría nulo, si en el momento de su conclusión, el asegurado tenía noticia de haber ocurrido el siniestro, o el

asegurador tener conocimiento de la cesación del peligro, en estos dos supuestos, la prima debía ser, sin mayor trámite restituida.

Con la evolución histórica de algunos cuerpos de leyes italianas como son: el Código común que proviene de las Cost di Marseillee y de la Ordommance, encuentran su origen en cierta Ley genovesa de 1426, en la Ordenanza de Barcelona de 1458, de 1484, en el Stat di Albenga de 1484, en el de Florencia de 1523, en el de Génova de 1588, por las cuales se implanta en forma rotunda las cláusulas " a siniestro seguido", "a buenas o malas noticias", que trataban de evitar que el seguro se impugnara, cuando se concertara el contrato, y el siniestro ya hubiera ocurrido, porque podía suceder que el asegurado pagase de buena fe su prima.

## **B) EL RIESGO.**

El maestro Oscar Vásquez del Mercado<sup>42</sup>, en su obra "Contratos Mercantiles, nos dice que el riesgo, como elemento objetivo del contrato de seguro en general, es un elemento esencial del mismo contrato de seguro.

Se le puede definir como la posibilidad de un evento dañoso, sin la cuál no existiría el riesgo, sin él no podrá celebrarse el contrato y si se celebra, el contrato será nulo.

El artículo 45 de la Ley Sobre el Contrato de Seguro, establece que el contrato será nulo, si cuando se celebre, el siniestro se hubiese realizado, o hubiese desaparecido el siniestro.

---

<sup>42</sup> Opus Cit., pg. 276 y 277

El artículo 88 del mismo ordenamiento, señala otro supuesto, cuando la cosa hubiese perecido o ya no se encuentre expuesta al riesgo.

Nos dice el maestro Vásquez del Mercado que el riesgo es la eventualidad de que se produzca un acontecimiento futuro, que podrá ser incierto o cierto, pero con plazo indeterminado. En este acontecimiento no interviene la voluntad de las partes, por lo que puede producirse o no.

Cuando el riesgo se convierte en siniestro, tendrá como efecto un daño patrimonial a los intereses del asegurado, por eso, el artículo 85 del mismo ordenamiento establece que todo interés económico de las personas en que no se produzca el siniestro, será el objeto del contrato de seguro contra esos daños.

Con el seguro, el tomador del mismo no desea que el riesgo se convierta en siniestro.

El artículo 87 de la misma Ley señala que cuando el interés asegurado consiste en que una cosa no sea destruida o deteriorada, se presumirá que el interés asegurado equivale al que tendrá un propietario en la conservación de la cosa.

En los seguros de personas, se comprenden todos los riesgos que puedan afectar a la persona del asegurado, en su existencia, integridad personal, salud o vigor vital.

Si el riesgo desaparece, después de celebrado el contrato, el contrato de seguro es válido, pero como carece de uno de sus elementos esenciales, el contrato tendrá que darse por terminado de pleno Derecho. (IPSO JURE).

Los riesgos que pueden ser objeto del seguro son múltiples, mismos que deberán ser precisados en el contrato respectivo, es decir, que las partes de común acuerdo especificarán cuales son los riesgos cubiertos y los no cubiertos.

El maestro Raúl Cervantes Ahumada, en su obra "Derecho Mercantil"<sup>43</sup>, nos refiere que el objeto principal del seguro es la transferencia de las consecuencias económicas de un riesgo, que incidía sobre la cabeza del beneficiario (que puede ser el mismo asegurante) hacia el asegurador, quien por el mismo contrato está obligado a indemnizar económicamente.

El tratadista citado define al riesgo como la exposición de una cosa a un acontecimiento dañoso y cuando tal acontecimiento se realiza, el riesgo toma en el lenguaje de seguros, el nombre de siniestro.

Cuando se produce el siniestro, se actualiza la obligación del asegurador de resarcir el daño causado.

Sin el riesgo, no puede existir el contrato de seguro, ya que es un elemento esencial y por lo tanto será nulo.

También será nulo el contrato de seguro, cuando el riesgo fuese imposible de realización o porque ya el siniestro se hubiese producido, así se regula en el artículo 45 de la Ley Sobre Contrato de Seguro. Un ejemplo sería un contrato de seguro de mercancía en tránsito, del riesgo del transporte, al

---

<sup>43</sup> Opus Cit., pg. 591 - 593

momento de celebrarse el contrato ya no existía porque la mercancía había llegado a su destino sana y salva, o porque había perecido durante el trayecto del viaje.

Jurídicamente no podrá considerarse producido un siniestro, mientras que las partes contratantes no tengan conocimiento sobre su acontecer, por eso se permite el seguro sobre riesgo desconocido. En cuanto a su realización, es el seguro que tradicionalmente se le conoce como seguro sobre buenas o malas noticias.

La Ley establece que cuando la compañía aseguradora hubiera sabido de la ausencia de riesgo, no tendrá derecho al cobro de las primas, ni a gastos que hubiere efectuado, también si el asegurado sabía de la realización del siniestro al celebrar el contrato de seguro, el contrato será nulo, y estará obligado a pagar primas y gastos, porque no debemos olvidar que en este contrato debe prevalecer la buena fe.

Si el riesgo desaparece durante la vigencia del contrato "este se resolverá de pleno derecho y la prima se deberá únicamente por el año en curso, a no ser que los efectos del seguro deban comenzar en un momento posterior a la celebración del contrato y el riesgo desapareciere en el intervalo, en cuyo caso la empresa sólo podrá exigir el reembolso de los gastos" ( art. 46 de la Ley Sobre Contrato de Seguro).

### ***Subrogación del asegurador.***

Cuando este paga, se subroga por ministerio de Ley hasta el importe que haya pagado, en las acciones que correspondan al beneficiario, contra terceros responsables de la causación del daño ( art. 3º de la Ley citada).

Después de hacer una introducción sobre el término riesgo en materia de Derecho Mercantil, ahora nos ubicaremos en el campo del Derecho Marítimo, materia esencial de este trabajo.

El maestro Raúl Cervantes Ahumada, en su obra "Derecho marítimo"<sup>44</sup>, nos dice que el riesgo marítimo o riesgo de mar es la exposición de una cosa a una eventualidad dañosa conectada directamente con la navegación marítima. Dicho de otro modo, es la posibilidad de un acontecimiento conectado directamente con la navegación marítima, que pueda producir un daño o un perjuicio patrimoniales.

Siempre se ha considerado al riesgo como un elemento esencial del contrato de seguro, desde las épocas más antiguas del Derecho de seguros.

Estoy de acuerdo con el tratadista citado, en el sentido de que cuando el riesgo se produce, se le denomina siniestro y que con la realización nace la acción compensatoria de la que es titular el beneficiario.

El tratadista español Fernando Sánchez Calero, en su obra "Instituciones de Derecho Mercantil"<sup>45</sup>, nos dice que el riesgo es la posibilidad de un evento dañoso, que implica la lesión de un interés. Señala que en el seguro marítimo los intereses asegurados no son cubiertos contra un riesgo de determinada naturaleza, sino contra una universalidad o conjunto de riesgos, que esta universalidad de riesgos se observa por ejemplo, en los seguros de transporte,

---

<sup>44</sup> Opus Cit., pg. 671

<sup>45</sup> Opus Cit., pg. 599

que las regula normalmente las leyes, las pólizas, como son la varada, temporal, naufragio, abordaje, echazón, fuego, apresamiento, etc. (art. 755 C.C.)

El autor citado no está de acuerdo con lo establecido en el Código de Comercio español, al referirse a la póliza general de seguro de buque y al de las mercancías, que con una fórmula general delimita esos riesgos, al establecer en su artículo 755: "cualquiera otros accidentes o riesgos del mar", sostiene que es mejor decir "los riesgos propios de la navegación marítima".

Estoy de acuerdo con este autor, en el sentido de que la navegación no necesariamente será la causa del riesgo, porque por ejemplo, pueden darse los eventos cuando el buque esté anclado en un puerto.

Además puede extenderse la cobertura del seguro marítimo, a riesgos diversos de la navegación, que comprenden el transporte terrestre o fluvial, cubriendo las mercancías desde que salen del almacén hasta llegar a su destino, basándose en la cláusula que reza: "almacén a almacén".

En la obra "Tratado de Derecho Marítimo Español" de Francisco de Gamechogoicoechea y Alegría<sup>46</sup>, nos comenta que en la actualidad, en la navegación a vapor, el buque no se desarma, que terminado un viaje se inicia el siguiente, es decir, en forma continua. Que sólo cuando realiza su primer viaje, o después de haber estado amarrado o parado por algún tiempo, es cuando se arma.

---

<sup>46</sup> Opus Cit., pg. 82,83

El concepto de armador, en la época moderna se entiende como sinónimo de propietario, de naviero, sobre todo en el mundo de la navegación marítima, aunque señala que el Código de Comercio español no lo utiliza de esa manera.

Sostiene este autor, que antes el armador por mucho tiempo ignoraba el paradero de su buque y no tenía tampoco comunicación con el capitán, ahora no sucede así, y que gracias a los excelentes medios de comunicación, está informado exactamente de la ubicación del barco, a donde quiera que se encuentre.

El capitán en la actualidad es un dependiente del naviero, del que recibe en cada puerto y aún en alta mar, las órdenes e instrucciones, hasta de los fletadores. Anteriormente los contratos de fletamento los cerraba el capitán, sin la intervención del armador, ahora se celebran en las oficinas del armador, o por sus agentes y consignatarios, sin la intervención del capitán, aunque también puede celebrarlos.

Ahora el dueño de las mercancías no tiene que acompañar el cargamento, aunque en el Código de Comercio español, así lo disponga.

Generalmente la entrega de mercancía no se hace por el capitán, sino por el consignatario o por el consignatario del buque. Los conocimientos pueden ser firmados por el capitán o por los agentes del armador.

Con la instalación de tantos bancos y agencias o corresponsales en los más importantes puertos del mundo, casi ha desaparecido la institución del préstamo a la gruesa.

En la actualidad el conocimiento a la orden ha adquirido mucha importancia como figura de crédito y han surgido otras modalidades del mismo como el conocimiento directo, el conocimiento mixto, el delivery order, el conocimiento recibido para embarque, surgiendo así mismo al time charter, a las ventas marítimas CIF y FOB y al contrato de pasaje.

Con el crecimiento de la navegación han aumentado los riesgos naturales del mar, el abordaje, por la gran cantidad de buques que cruzan los mares, por ello se han emitido disposiciones universales para evitar abordajes.

Ahora se exige como obligación el trazado del disco de máxima carga y la práctica de los reconocimientos periódicos periciales de los buques, en los que intervienen sociedades clasificadoras como el Lloyd's, Bureau Veritas y otras.

En la embarcación, el personal ha aumentado ya que además de los pilotos y marineros de los viejos buques de vela, con la creación de las máquinas de vapor y de motores, existen el personal de máquinas y de motoristas, existen también los cuerpos de radio - telegrafistas o marconis en los buques. Además en los grandes trasatlánticos existe personal de servicio general, así como médicos, enfermeros, capellanes, etc.

El autor Antonio Brunetti, en su obra "Derecho Marítimo Privado Italiano"<sup>47</sup>, nos menciona que en los antecedentes del contrato de seguro marítimo florentino y genovés, que se celebraba no solo por los riesgos del mar, sino además por los de la tierra. Por los riesgos del mar como son: la echazón, las represalias, el pillaje de amigos y de enemigos, en baratería, la

---

<sup>47</sup> Opus Cit., pg. 203 - 205

prevaricación del patrón. En la edad media, otro riesgo de tipo personal, que las compañías aseguradoras cubrían era el pago del precio del rescate de las personas en caso de captura por los piratas y corsarios.

El contrato de seguro marítimo cubría la nave o las mercancías, o a ambas, pero la costumbre italiana era que se realizaban dos pólizas diferentes, a menos que la nave y mercancías fueran propiedad de una misma persona, además, si no existiese riesgo sobre las mercancías el seguro se transfería al cuerpo de la nave.

En las Ordenanzas españolas existían formularios técnicos de pólizas para viajes de ida y vuelta de las Indias, en tratándose de mercancías y para las naves.

Para el seguro de las mercancías, nos dice el autor Antonio Brunetti se exigía una cuidadosa especificación de ellas y hasta en ocasiones la mención de las marcas, excluyendo las mercancías ilícitas, o las consideradas como contrabando de guerra.

Para el seguro de naves, siempre debía indicarse el nombre de la nave y el cambio del mismo producía la nulidad, salvo que esto se hubiera pactado en el contrato. Después se autorizó el seguro de nave indeterminada, con la condición de que tan pronto se conociera el nombre de la nave se diera conocimiento.

En Italia, también podía ser objeto del seguro, los beneficios imaginarios, las provisiones de a bordo, las primas del seguro, los fletes y las cantidades

dadas a cambio marítimo. Generalmente se fijaba un valor aproximado a las mercancías aseguradas, en el momento de formalizarse el contrato, pero en la práctica esto se hacía después de ocurrido el siniestro.

Para valorar las mercancías, se tomaban en cuenta los gastos de cargamento, si el siniestro ocurría durante la primera mitad del viaje, y según el precio en el lugar de destino, si el accidente acontecía en la segunda mitad.

En tratándose de las naves, la jurisprudencia italiana aceptaba el principio del resarcimiento limitado al daño:

Era costumbre limitar las indemnizaciones a una parte del valor de la cosa asegurada ( 1/8, 3/4, 1/2, etc.) y las aseguradoras no podían renunciar a esas limitaciones. Las Ordenanzas de Barcelona de 1484, en su capítulo VI, establecían 7/8 para los españoles, 3/4 para los extranjeros, con una prohibición expresa de cubrir el resto con otros seguros.

En los Países Bajos, concretamente en las Ordenanzas de Amsterdam, N° 26, se empleó el sistema de las "franquicias", en los seguros de las mercancías.

El tratadista Luis Beltrán Montiel, en su obra "Curso de Derecho de la Navegación"<sup>48</sup>, nos habla de los riesgos asegurables - que los riesgos ordinarios cubiertos por el contrato de seguro marítimo los señalaba la legislación correspondiente, lo que no sucede con los seguros comunes, en los que no están a cargo del asegurador todos los daños y pérdidas ocasionados por los riesgos convenidos en el contrato.

---

<sup>48</sup> Opus Cit., pg. 445

Nos dice el tratadista citado, que a falta de convención expresa sobre los riesgos asumidos por el asegurador, éste deberá responder de los daños y pérdidas que se ocasionen por tempestades, naufragios, encallamiento o varadura, abordaje, echazón, explosión, incendio, piratería, saqueo, cambio forzado de ruta, de viraje o de buque y en general de todos los accidentes y riesgos del mar.

Por consecuencia, el asegurador, salvo convenio expreso en contrario, tomará a su cargo además de los mencionados anteriormente, todos aquellos que encuadren en el concepto de accidentes y riesgos del mar.

El autor in comento, cita a otro de nombre Tanga, quien sostenía que todo siniestro que se produzca en el mar o por el mar, estará a cargo del asegurador. Señala que es un principio del derecho de la navegación de tradición histórica.

En las Ordenanzas de Colbert de 1681, se establecía que el asegurador debería cubrir todas las pérdidas o daños sufridos en el mar por la acción de tempestades, naufragios, abordajes, echazón, fuego, etc., y en general por todas las otras fortunas del mar. Entendiendo este concepto de fortunas del mar a "riesgos del mar", que comprende todo siniestro o accidente ocurrido en el mar, pero en la legislación se excluyen de la cobertura los daños causados por hechos de guerra civil o internacional.

El autor Francisco de Gamechogicoechea y Alegría, en su tratado de Derecho Marítimo español<sup>49</sup>, en su capítulo XII, denominado "El riesgo en el

---

<sup>49</sup> Opus Cit., pg. 116 -118

seguro marítimo”, nos dice como todos los autores que hemos estudiado, que el riesgo es un elemento esencial del seguro marítimo; en todo seguro deberá existir el riesgo, sin el cuál no podrá existir el seguro, en otras palabras; sólo será susceptible del seguro la cosa que este expuesta a perderse o a dañarse.

En el seguro terrestre en general, es fácil definir la naturaleza del riesgo por la clasificación de ellos, como son el seguro contra incendios, contra el granizo, rotura de cristales, el de la vida, etc., en cambio en el seguro marítimo abarca una gama enorme de formas como son: desde el naufragio hasta la baratería del patrón o capitán; desde el flete hasta el bloqueo; desde los cargamentos a bordo hasta las mercancías en almacén.

Por esta multiplicación de riesgos, las aseguradoras no han podido encontrar la fórmula que agrupe a todos y cada uno de los riesgos marítimos.

En Francia existe el concepto de “Fortuna de mare” como sinónimo de riesgo marítimo, concepto que según el jurista Bonnetcase, no tiene una significación precisa, sin que exista una definición de fortuna de mar, quedando oscuro el concepto, con lo cuál estoy completamente de acuerdo.

A pesar de esto, algunas compañías aseguradoras españolas utilizan en sus pólizas estos vocablos, así en alguna de ellas dice: “ La compañía toma a su cargo..... y demás accidentes o riesgos denominados de fortuna de mar”.

Nos dice el autor citado, que el riesgo marítimo es sinónimo de accidente marítimo, y así lo toma la legislación respectiva, al mencionar accidentes o

riesgos de mar. Se les puede definir como los fenómenos anormales de la navegación, que no debemos confundir con los incidentes normales del viaje.

El asegurado siempre tendrá que probar el accidente o fortuna de mar.

El mismo tratadista nos menciona como ha evolucionado el término de riesgo marítimo y explica que antiguamente no se trataba de agrupar al conjunto de riesgos de la navegación, sino solamente a los riesgos del mar mismo, con exclusión de los riesgos de Dios y de algunos riesgos humanos, pero esto cambió, ya ahora los autores consideran junto con Tarca en que los aseguradores deben garantizar todo siniestro que ocurra en la mar o por la mar, surgiendo así la moderna concepción de la fortuna de mar, con la cual no estoy de acuerdo, porque en todo caso sería todo lo contrario, es decir un infortunio, pérdida o desgracia de mar.

En las pólizas italianas originales del siglo XIV, se referían exclusivamente a aquellos riesgos de la expedición marítima, que provienen de la mar o que son causados por la mar. Ahora se consideran a todo el conjunto de riesgos marítimos, es decir que solo la clasificación de los riesgos marítimos cubiertos es la que han aceptado las compañías aseguradoras en sus pólizas.

Señala el tratadista que en los Códigos modernos se dispone que el asegurador debe garantizar los riesgos previstos en la póliza. La legislación alemana, en su artículo 28 menciona los riesgos marítimos a los que está obligado el asegurador, como son: los daños por introducción de agua, abor-

daje, encallamiento, naufragio, incendio, explosión, rayo, hielos, robos, piratería, saqueo u otros hechos de fuerza mayor.

En Francia el término de "fortuna de mar" ha desaparecido en forma definitiva.

En el Derecho inglés tenemos una figura que se denomina: peril of the seas, misma que es tomada también por Norteamérica, y que se refiere al concepto de peligro de los mares, con la noción de riesgo.

El artículo 3º de La Marine Insurance Act establece: "Conforme a las disposiciones de la presente Ley, toda expedición marítima legítima puede ser objeto de un contrato de seguro marítimo. En particular, hay expedición marítima cuando el buque, las mercancías u otros objetos, muebles estén expuestos a riesgos marítimos.....

Se definen a "los riesgos marítimos, como los riesgos que provienen o sobrevienen con ocasión de la navegación marítima, es decir, los peligros del mar, fuego, peligros de guerra, piratas, ladrones, echazón, baratería de patrón, y otros peligros; ya sean de la misma naturaleza o estén previstos en la póliza", en otras palabras siempre en las pólizas deberá insertarse el peligro del mar, los riesgos marítimos.

La expresión peril of the seas, en el artículo 7º del primer anexo a La Marine Insurance Act, establece que: "la expresión peligro de los mares se refiere únicamente a los accidentes o sucesos fortuitos de la mar, por lo que no comprenden, las acciones de los vientos ni de las olas, es difícil, según los

jurisconsultos ingleses, definir la frase peril of the seas, y la gran mayoría de ellos coinciden en que se trata de los peligros de los mares, que el riesgo haya tenido por causa de la mar misma.

El autor Tulio Ascarelli, en su obra: "Derecho Mercantil"<sup>50</sup>, traducida por el Lic. Felipe de J. Tena, al tratar a los seguros marítimos nos dice que los riesgos particulares de la navegación explican porque el seguro marítimo constituye el más antiguo de los seguros y en el campo marítimo tiene tanta importancia.

Felipe de J. Tena dice que el contrato de seguro marítimo es una sub-especie del contrato de seguros de daños, por lo que su regulación deberá regirse por el art. 604 de nuestro Código de Comercio.

Nos dice que los riesgos de este contrato son los que provienen de la navegación, por tanto, pueden ser objeto del seguro las cosas expuestas a los riesgos de la navegación como son: la nave con su armamento, el flete, las mercancías, etc., pero no podrán asegurarse los salarios de los marineros, a fin de que tengan un interés mayor por la salvación de la nave y de la carga.

En la legislación se establece que el asegurador responderá de los siniestros ocurridos por caso fortuito, excluyendo la guerra, salvo pacto en contrario.

---

<sup>50</sup> Derecho Mercantil, Tulio Ascarelli, Traducción del Lic. Felipe de J. Tena. Ed. Porrúa, S.A. México, 1940, pg 612-614

Pero también existe la posibilidad de que las partes de común acuerdo, el asegurador se obligue a responsabilizarse por los riesgos ocurridos por negligencia del capitán o de la tripulación.

El asegurador no cubrirá los riesgos, si estos no llegan a ocurrir como se pactó en el contrato, por ejemplo cuando la mercancía se carga en la nave diversa de la convenida, o si cambia de ruta, la nave, salvo causa de fuerza mayor (art.617 Cod. Com.).

En los seguros marítimos a diferencia de los seguros generales, se pueden celebrar varios contratos sin fraude, sobre el mismo riesgo, todos serán válidos y cada asegurador responderá íntegramente de la indemnización.

El asegurador que haya pagado la indemnización, a su vez puede cobrar a los demás, para que cooperen con su cuota respectiva.

Siempre como ya lo hemos señalado, sobre todo en las obligaciones del asegurado, cuando acontezca el siniestro, deberá procurar, evitar y limitar el daño provocado por el siniestro.

Pero la Ley, en este seguro marítimo limita el derecho del asegurado al reembolso de los gastos erogados, y que éstos serán reembolsados únicamente hasta la concurrencia del valor de las cosas salvadas.

En este seguro marítimo tenemos la acción de avería, que consiste en que el asegurado puede proceder contra el asegurador para que le indemnice los daños sufridos, siempre con base en el contrato de seguro.

El pago del daño será total, cuando la cosa se aseguró por todo su valor, y será proporcional al pago, cuando el riesgo quede en descubierto o la cosa haya sido asegurada por otra aseguradora (art. 624 C.C.).

Para obtener el pago, el asegurado, deberá probar el daño sufrido, pudiendo valerse de las declaraciones del capitán de la nave, como máxima autoridad, para conocer la verdad de los hechos, aunque después del arribo se acuda a la autoridad judicial o consular, interviniendo también la tripulación y los pasajeros.

Cualquier medio de prueba es idóneo para el asegurado, el asegurador por su parte, puede probar lo contrario.

Cuando surjan controversias entre las partes, y ello ocasione dilaciones en los pagos de las indemnizaciones, la ley ordena que provisionalmente puede ser condenado el asegurador a exhibir la indemnización al asegurado que haya probado su derecho, pero éste también deberá exhibir caución: una vez estudiadas y valoradas las pruebas ofrecidas por el asegurador, dictará la sentencia definitiva que proceda (art. 627 C.C.).

### **C) TIPOS DE RIESGO.**

El maestro Raúl Cervantes Ahumada, en su obra "Derecho Marítimo"<sup>51</sup>, nos habla de riesgos ordinarios y riesgos extraordinarios de la navegación.

Señala que el proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos, establecía que cualquier accidente de la navegación produciría la obligación del asegurador de cubrir los daños que sufrieran las cosas aseguradas, eran los

---

<sup>51</sup> Opus Cit., pg 671

riesgos asegurados, que se podían considerar como ordinarios excluyendo a los extraordinarios que establecía el art. 831 del Código de Comercio.

El autor afirma que el artículo 233 (derogado) de la Ley de Navegación señalaba: "aún cuando la póliza se haya extendido contra todo riesgo, salvo pacto en contrario, el asegurador no responderá de las pérdidas y daños motivados por cualesquiera de las causas enumeradas en el artículo 831 del Código de Comercio".

Los riesgos extraordinarios que enumeraba el Código de Comercio, en su artículo 831 son:

- 1. Cambio voluntario de derrotero, de viaje o de buque, sin expreso consentimiento de los aseguradores.**
- 2. Separación espontánea de un convoy, cuando se hubiere estipulado que iría en conserva con el (estos supuestos suelen darse en casos de guerra, en los que, para seguridad mayor, los buques viajan en convoy)**
- 3. Prolongación de viaje a un puerto más remoto que el designado en el seguro,**
- 4. Disposiciones arbitrarias y contrarias a la póliza de fletamento y al conocimiento, tomadas por orden del fletante, cargadores y fletadores,**
- 5. Riesgos de guerra.**
- 6. Merma, derramas y dispendios procedentes de la naturaleza de las cosas aseguradas.**

Estos riesgos extraordinarios de la navegación, no pueden ser objeto de contrato de seguro ordinario, pero sí de un contrato de seguro específico.

En México, las compañías aseguradoras cubren los siguientes riesgos: furia de los elementos, explosión y rayo, varada, hundimiento, incendio y colisión de buque (abordaje), más las responsabilidades por averías gruesas.

#### **D) RIESGOS PROPIOS DE LA NAVEGACIÓN (ASEGURABLES) Y RIESGOS EXCLUIDOS DEL CONTRATO.**

Los riesgos propios de la navegación, son los riesgos ocasionados por causas relacionadas con el mar. El artículo 235 de nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos dispone: " el asegurador no responderá de los daños mecánicos que se ocasionen a los motores, o a los instrumentos de navegación si dichos daños no fueren consecuencia directa de un accidente de mar".

Los daños mecánicos podrán ser objeto de seguro especial, por endoso a la póliza, así nos lo explica el maestro Raúl Cervantes Ahumada, en su obra: "Derecho Marítimo"<sup>52</sup>.

En la actualidad existen compañías aseguradoras que expiden pólizas tipos, en los contratos de seguros marítimos, como son el Instituto de Aseguradoras de Londres, el Instituto Americano de Aseguradores Marítimos, de la Convención Danesa de Aseguradores Marítimos, entre otras.

---

<sup>52</sup> Opus Cit., pg 673 - 679

Los seguros marítimos que más se utilizan en nuestro país son: el seguro por cuenta de tercero, el seguro sobre buque, el seguro sobre mercancía, el seguro de póliza flotante, el seguro sobre buenas o malas noticias, el seguro sobre provechos esperados, el infraseguro y el supraseguro, los seguros múltiples, el coaseguro y reaseguro.

### ***El seguro por cuenta de terceros.***

Es aquel seguro que celebra un tercero, que no tiene interés jurídico - económico sobre las cosas aseguradas, a nombre y a favor de quien al momento de realizarse el siniestro, sea el titular de aquel interés. En el derecho francés se le conoce como "seguro por cuenta de a quien corresponda", el a quien corresponda se refiere al titular del interés jurídico - económico.

### ***Seguro sobre buque.***

Conocido también como seguro sobre cascos. En Francia se le denomina, seguro sobre cuerpos (assurance sur corps).

Algunos tratadistas y disposiciones legales consideran al buque como fortuna del mar.

Este seguro sobre buque o casco incluye el casco (buque), más los accesorios, esto deberá puntualizarse en los contratos correspondientes.

Recordemos, que como se trata de proteger los riesgos de la navegación, es decir de hechos conectados con el mar, la Ley de la Navegación y Comercio Marítimos en vigor, en su artículo 235 establece que "el asegurador no res-

ponderará de los daños mecánicos que se ocasionen a los motores o a los instrumentos de navegación si dichos daños no fueren consecuencia directa de un accidente de mar”.

Lo que se podrá hacer es celebrar un seguro especial acerca de estos daños mecánicos.

Este seguro sobre buque puede pactarse por viaje o por tiempo determinado, el más frecuente es el seguro por tiempo. Sin embargo, si se pacta el de por viaje, su vigencia comenzará en el momento en que se inicie el embarque; si no hubiere embarque, en el momento en que el buque zarpe o desamarre y terminará en momento en el que el buque sea anclado o amarrado en el puerto de destino. Si descargare en dicho puerto, el seguro terminará a la terminación de las maniobras de descarga, que no podrán exceder, en su duración, más de quince días (art. 242 de la Ley citada).

Este mismo artículo 242 establece que si el seguro se contratare estando el buque de viaje, se entenderá, si no hay estipulación expresa, que el seguro entra en vigor: “ desde la primera hora del día en que se contrató”.

En los seguros por tiempo, se establece la vigencia de los mismos, que será desde las 24 horas del día que se fija en el contrato y fenecerá a las 24 horas del último día de su vigencia, el art. 241 de la ley mencionada establece: si el vencimiento llega y el buque continúa de viaje, se considerará prorrogado el seguro “de pleno Derecho hasta la hora veinticuatro del día en que la nave llegue a su destino final”, el asegurado o su representante deberá pagar la prima suplementaria. En caso de siniestro, el buque averiado deberá ser

reparado por el asegurador, o cubrirá la indemnización al naviero, según acuerdo de las partes.

Cuando eligen el sistema de la reparación, las partes podrán estar al pendiente, se entiende que al que le interesa más es al asegurado.

Si se elige la indemnización, su cuantificación se hará promediando el valor de lo nuevo con lo viejo, o sea, que se suma el valor que la parte dañada tenía, con el valor de la parte dañada, como nueva y se divide entre dos y este resultado será el valor de la indemnización. Si no hay acuerdo en el monto de la indemnización, se acudirán a peritos, y si subsistiera el desacuerdo, se recurrirá a un juez competente.

### ***Seguro sobre mercancías.***

Existe con un fletamento de mercancías, que podrá ser sobre nave determinada o nave indeterminada, este seguro supuesto, en el derecho francés se le conoce como seguro "in quo vis".

Cuando el buque designado y determinado en el que deberían viajar las mercancías, era cambiado, antiguamente era motivo de rescisión del contrato de seguro por parte del asegurador. En la época moderna y con la intervención de las empresas clasificadas en el proceso de la construcción de buques, hace que nuestra legislación establezca en su art. 237, que el asegurador quedará eximido de responsabilidad por cambio de buque, sólo cuando el cambio produzca agravación del riesgo, el error en la designación del buque, no invalidará el contrato.

En los seguros "in quo vis", podrán viajar las mercancías en cualquier barco, de conformidad con el contrato.

El art. 238 de la ley mencionada establece que: "el asegurador responderá salvo pacto en contrario, de los daños y pérdidas ocasionadas por vicios ocultos de la cosa, a menos que pruebe que el asegurado o el gestor del seguro, conocían tales vicios o pudieron conocerlos si hubieren obrado con la diligencia normal.

El art. 239 de la propia Ley, dispone: " el asegurador responderá, salvo pacto en contrario, por las sumas que correspondan a las mercancías por contribuciones de averías gruesas o comunes.

#### ***Seguro de póliza flotante.***

Tiene su antecedente en el seguro "in quo vis". En este seguro se cubren los riesgos de mercancías indeterminadas que viajen en un barco, hasta una suma tope convenida. Se asegura todo lo que se encuentre en el barco. Todas las mercancías estarán amparadas por el seguro: "la prima se determinará de acuerdo con los riesgos corridos por las mercancías que se encuentren a bordo. Normalmente se contrata por tiempo.

#### ***Seguro sobre buenas o malas noticias.***

Era muy frecuente en el antiguo Derecho Marítimo, cuando un buque tardaba mucho en llegar a su destino, era un seguro sobre riesgo realizado o

sobre buenas o malas noticias. Para que el siniestro existiera, deberían las partes tener conocimiento de que el buque se hundió, y solo se consideraría hundido hasta tener la noticia exacta del hundimiento.

Como en todos los contratos de seguro, y como hemos afirmado, este tipo de seguro será nulo, si al momento de celebrarse, el riesgo no existiera, por ejemplo en el caso de que el buque ya hubiera llegado a su destino en el seguro por viaje, o que el siniestro ya se hubiere realizado, como por ejemplo el buque o las mercancías ya se hubiesen hundido.

Las partes pueden convenir que los efectos del seguro sean retroactivos y que sea válido el seguro, a pesar de que la cosa ya se haya perdido, o ya no esté sujeta a riesgo, a condición de que las partes desconozcan tales circunstancias, recordando el principio de buena fe que debe existir en todo contrato de seguro.

Si el asegurado conocía la realización del siniestro, no tendrá derecho a cobrar el importe del seguro, ni a la devolución de las primas que haya pagado, y estará obligado a cubrir los gastos que haya hecho el asegurador.

Por otra parte, si el asegurador tuviera conocimiento de la no exposición del riesgo, no tendrá derecho a las primas ni al reembolso de gastos y deberá devolver lo que haya recibido.

Estos dos últimos supuestos, los tenemos contemplados en el art. 45 de la Ley Sobre el Contrato de Seguro.

### ***Seguro de provechos esperados.***

Este seguro, para mi gusto tiene la característica mercantil, comercial, porque el que embarca una mercancía lo hace a sabiendas de que va a obtener una ganancia económica y que consistirá en un sobreprecio que la mercancía tenga en el lugar de destino.

En consecuencia, si la mercancía se pierde, sufrirá el propietario un daño por la pérdida del costo de la mercancía y un perjuicio por lo que dejó de ganar por no poder venderla en el lugar de su destino, este perjuicio es un interés jurídico-económico asegurable.

El art. 129 de la Ley Sobre el Contrato de Seguro dispone: " es lícito el seguro de provechos esperados dentro de los límites de un interés legítimo". En nuestro medio, no se contrata este tipo de seguro, que como repito en primer lugar beneficiaría a los comerciantes, y en segundo lugar, a las Compañías aseguradoras.

### ***El infraseguro.***

Es aquel seguro que se contrata por una cantidad inferior al valor de la cosa asegurada. El beneficiario y asegurador se deben poner de acuerdo en las proporciones del riesgos, que normalmente se divide al 50% entre ambos, así se establece en el artículo 92 de la Ley Sobre Contrato de Seguro. Aunque no es esencial en este tipo de contrato esta división, porque las partes podrán adoptar otro sistema.

La costumbre marítima establece que el beneficiario corra el riesgo hasta un 3% del valor de la cosa y que el asegurador pague solo en caso de que el daño sea superior al 3%, el que deberá cubrir el beneficiario.

### ***El supraseguro.***

Surge cuando se pacte por una suma mayor al valor real de la cosa asegurada. Solo en el caso de que el asegurado actúe sin dolo o mala fe, el seguro será válido, pero por la característica que tienen todos los seguros de compensatorio, su importe se reducirá al valor real de la cosa. Si no hay acuerdo entre las partes, se acudirá a peritos competentes, sin con ello no hay acuerdo, tendrá que ser un juez el que resuelva.

El asegurador deberá bonificar a su co-contratante el excedente de la prima pagada, por el período que no haya transcurrido desde la fecha en que el asegurador haya recibido la solicitud para que se hiciera el ajuste.

Si se comprueba el dolo, o mala fe del asegurado, el contrato será nulo y no tendrá derecho a la devolución de las primas, las que quedarán en beneficio del asegurador (art. 227 de la Ley Sobre el Contrato de Seguro).

### ***Los seguros múltiples.***

Existen cuando se contraten varios seguros con distintas aseguradoras, por un mismo interés y respecto de mismo riesgo, el asegurado estará obligado a

poner en conocimiento a las aseguradoras la multiplicidad de seguros, por aviso por escrito. ( art. 227 de la misma Ley).

Si no hay mala fe, estos seguros múltiples serán válidos, a pesar de que su suma sea superior al valor real de las cosas y cada uno de los aseguradores se obligará hasta el límite de dicho valor real.

Si existiera mala fe o dolo por parte del asegurado, el contrato de seguro será nulo.

Las aseguradoras se repartirán entre ellas, de manera proporcional el monto de sus contratos, el importe pagado, y el asegurador que paga puede repetir contra los demás, proporcionalmente.

#### ***El coaseguro.***

Es una especie de los seguros múltiples. El artículo 10 de la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros lo define así: "es la participación de dos o más instituciones en un mismo riesgo, en virtud de contratos directos realizados por cada una de ellas con el asegurado", pero este concepto como sostiene el maestro Cervantes Ahumada, se puede confundir con el simple seguro múltiple. En el seguro múltiple, el asegurante contrata con distintos aseguradores por separado, pero estos no se ponen de acuerdo previamente, ni fijan entre todos la prima y la distribución del riesgo, lo que si procede en el coaseguro.

Según Donati, existirá coaseguro "cuando contra el mismo riesgo, sobre el mismo interés y por el mismo tiempo, se concluyen varios seguros con diversos aseguradores, con la predeterminación de la cuota entre los aseguradores diversos.

Se distingue del reaseguro, porque en él un solo asegurador contrata el seguro con su co-contratante y a su vez se asegura contra el riesgo asumido.

### ***El reaseguro.***

Recordemos que las Compañías Aseguradoras autorizadas por el gobierno, están controladas y vigiladas por la Comisión Nacional de Seguros.

Según los números estadísticos de los riesgos, será la masa de seguros contratados. de ahí que las aseguradoras tengan un límite para el volumen mínimo y máximo de riesgos que puedan afrontar en cada contrato.

Dicho esto, si la aseguradora no reúne el número de contratos necesarios para que pueda operar la compensación de los riesgos sin peligro para ella, que el asegurador debe pagar, no con su dinero, sino con las primas, se le debe obligar a reasegurarse y si en un seguro particular se excede en el monto del riesgo que individualmente asuma en cada contrato, también estará obligada a reasegurarse.

El artículo 10 de la Ley General de Instituciones de Seguros dice que por reaseguro debe entenderse "el contrato en virtud del cual una Institución toma

a su cargo total o parcialmente un riesgo ya cubierto por otra o el remanente de daños que exceda de la cantidad asegurada por el asegurador directo”.

Se trata de un contrato de seguro, que no debe confundirse con una cesión de cartera, con una cesión de riesgo o con el co-aseguro.

El asegurador, como en todos los seguros, también asume las consecuencias de un riesgo, que al producirse el siniestro tendrá que pagar. A este riesgo (que la Ley denomina directo) es el que el asegurador asegura con el reaseguro.

En este seguro, como en el seguro contra la responsabilidad, el asegurado tiene sobre el un riesgo, o sea la posibilidad de una obligación, por ejemplo los daños que puede causar a terceros con su automóvil, y se asegura en favor de terceros, que son beneficiarios indeterminados en el seguro contra la responsabilidad (art. 145 y 147 de la Ley Sobre el Contrato de Seguro).

Como afirma Donati, en el seguro contra la responsabilidad como en el reaseguro, el riesgo asegurado es la posibilidad de surgimiento de un débito a cargo del asegurado, y la diferencia entre reaseguro y seguro contra la responsabilidad sería en que en el primero, la obligación de ese débito del riesgo está en el contrato y en el segundo, deriva de un hecho extracontractual.

En México, y de acuerdo a nuestra legislación, otra diferencia es la que señala el art. 147 de la Ley Sobre el Contrato de Seguro que consiste en que en el seguro contra responsabilidad el tercero beneficiario tiene acción directa

contra el asegurador, en el reaseguro el beneficiario en el seguro inicial no tiene acción alguna contra el reasegurador.

Esto también lo contemplaba el proyecto de Ley de Navegación que señalaba que el reaseguro se regiría por las normas del contrato de seguro y en especial y en lo conducente por "las relativas al seguro de responsabilidad civil".

### ***El abandono al asegurador.***

Este surge, cuando para hacer efectivo el cobro total del seguro, el beneficiario podrá abandonar al asegurador las cosas dañadas.

Así, el artículo 248 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos nos señala que en el seguro sobre mercancías, éstas podrán abandonarse al asegurador, si el buque se presume perdido o queda imposibilitado para navegar y las mercancías no son reembarcadas en el término de tres meses.

En tratándose del buque, nuestra legislación no resuelve nada y en el proyecto de Ley de Navegación, que regulaba sobre las mercancías, agregaba que los buques podrían ser abandonados al asegurador si se presumían perdidas o quedasen imposibilitados para navegar o si el costo de la reparación alcanzare las tres cuartas partes del valor asegurable.

El abandono del buque será siempre motivo de controversias, y para evitarlas, deberá siempre en las pólizas de seguros, de común acuerdo entre las partes, fijar las normas para el caso concreto.

***Riesgos excluidos del contrato.***

De acuerdo con el maestro Cervantes Ahumada<sup>53</sup>, en su obra *Derecho Marítimo*, nos dice que los riesgos excluidos del contrato son los daños causados por huelgas, paros, motines, disturbios obreros o alborotos populares, o por las medidas gubernamentales en represión de dichos actos.

Sin embargo, nos señala que estos riesgos pueden ser asegurados por convenio expreso, que normalmente se documenta en un instrumento anexo a la póliza, que en el campo de los seguros se le conoce como endoso.

Por endoso también suele efectuarse el contrato de seguro sobre avería particular.

También por endoso, pueden asegurarse los daños causados por actos de autoridad (apresamientos, restricciones, detenciones, etc.), actos de guerras, de revoluciones o contiendas civiles, piratería, así como la baratería del capitán o de la tripulación.

Lo que no podrá ser objeto de seguro son los daños ocasionados por violación de disposiciones legales por parte del beneficiario, o los ocasionados por dolo o culpa grave del mismo.

El autor español Francisco Sánchez Calero, en su obra *"Instituciones de Derecho Mercantil"*<sup>54</sup>, nos señala que en el seguro marítimo tenemos riesgos, que a pesar de su universalidad, tenemos riesgos que deben excluirse por la

---

<sup>53</sup> Opus Cit., pg. 672

<sup>54</sup> Opus Cit., pg. 600

ley o por el contrato, señala que el art. 756 del Código de Comercio español, enumera los riesgos que están excluidos de la cobertura, al establecer que se libera al asegurador de la obligación de pagar la indemnización si el siniestro se debe a un hecho doloso o culposo del asegurado o sus dependientes (dentro del cual se comprende la llamada baratería del patrón, a no ser que esté expresamente cubierta por la póliza) o que el siniestro se deba a vicio propio de la cosa (por defecto de las mercancías o vicio oculto del buque).

Agrega que los riesgos excluidos en el contrato, según los formularios españoles de pólizas de buques y mercancías son:

1. El riesgo de guerra, incluyendo no solo la formalmente declarada, sino la guerra de hecho, que podrá ser de carácter internacional o civil.
2. Las consecuencias de embargo por orden de un gobierno, retención, apresamiento y cierre de puerto.
3. Saqueo, represalia, huelgas y motines populares y
4. La responsabilidad por los daños a las personas y todas las "reclamaciones contra el buque presentadas por los cargadores, fletadores o destinatarios de las mercancías porteadas, pasajeros o tripulantes del buque asegurado", etc.

Pueden existir otros riesgos que se excluyan y que se mencionen en las pólizas, sin embargo, en la actualidad, existe la tendencia a que haya una mayor cobertura de riesgos a cargo de los aseguradores, y se aplican y aceptan las cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres.

## **CAPITULO VI**

### **CONCLUSIONES**

#### **PRIMERA.**

La institución del seguro marítimo en su forma contractual, es decir, como un acto jurídico, tiene por objeto que una de las partes llamada asegurador, mediante la percepción de una prestación (prima), se obliga a asumir un riesgo marítimo que originalmente incidía sobre la contraparte (asegurado), resarciendo el daño pagando una suma de dinero a este último, en los términos convenidos.

#### **SEGUNDA.**

Es de explorada doctrina, que prácticamente nunca ha existido la figura del asegurador, asumido en una persona misma, siempre se ha constituido en un ente colectivo. Todos los tratadistas exaltan el carácter de empresa, con una organización y patrimonio importantes para la asunción de diversos riesgos, como cuentan actualmente las modernas instituciones de seguros. Por lo anterior, desde el génesis, la empresa aseguradora, en especial, la marítima, se ha conformado como una agrupación de personas que asumen posteriormente el carácter de sociedad.

### **TERCERA.**

La organización de las instituciones del seguro y del reaseguro, llevan a cabo el fraccionamiento y homogeneidad de los riesgos, permitiendo hacer frente a todas las emergencias de siniestros, que pueden tener gran importancia en la navegación moderna.

### **CUARTA.**

El Estado normalmente establece el monto de las primas, que las empresas aseguradoras tienen que cobrar a sus clientes (asegurados), puesto que interpreta como un servicio público, el Estado concede este servicio a particulares (aseguradores), vigilando que su labor se localice en el marco legal correspondiente.

### **QUINTA.**

La concepción del contrato de seguro marítimo que yo tengo es: un acto jurídico que se caracteriza por ser típico, bilateral o sinalgmático, oneroso, de tracto sucesivo, aleatorio, de indemnización y de buena fe.

#### **SEXTA.**

El contrato de seguro marítimo tiene el carácter de universal, por referirse a la internacionalidad del tráfico del mar.

#### **SÉPTIMA.**

Deberían unificarse las normas que regulen el comercio y el Derecho marítimo (seguro marítimo) en una sola legislación; para evitar la diversidad de normas aisladas que existen, en diferentes ordenamientos jurídicos y para evitar la supletoriedad de las mismas.

#### **OCTAVA.**

El contrato de seguro marítimo, debe siempre reunir dos elementos esenciales: uno de carácter económico-social, y otro de tipo jurídico.

#### **NOVENA.**

En todo contrato de seguro marítimo deberá existir la confianza mutua entre las partes, la buena fe, sin la cual el contrato será nulo.

## **DÉCIMA.**

Para el perfeccionamiento del contrato de seguro marítimo, bastará que el asegurado manifieste su conformidad con la oferta y no como lo establece el artículo 222 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, que señala que el contrato se perfeccionará en el momento en que el solicitante tenga conocimiento de su aceptación por el asegurador.

## **DÉCIMA PRIMERA.**

El contrato de seguro marítimo es consensual, sólo basta la voluntad de las partes para que exista, el único elemento formal es la póliza.

## **DÉCIMA SEGUNDA.**

Una de las partes del contrato de seguro marítimo se denomina asegurado, que es el que contrata el seguro, y no asegurante, como algunos tratadistas lo llaman, porque podría confundirse con el asegurador.

## **DÉCIMA TERCERA.**

Al asegurado le corresponderá probar siempre el siniestro, el daño, o sea los riesgos que produjeron el daño.

#### **DÉCIMA CUARTA.**

Sólo pueden asegurarse intereses económico-jurídicos, no así los intereses puramente sentimentales.

#### **DÉCIMA QUINTA.**

El riesgo marítimo o riesgo de mar, es un elemento esencial del contrato de seguro marítimo, se le define como la eventualidad o acontecimiento relacionado directamente con la navegación marítima y que pueda producir daños o perjuicios patrimoniales.

#### **DÉCIMA SEXTA.**

El interés asegurable deberá consistir en la conservación del valor económico. Siempre el interés asegurable deberá ser susceptible de valoración económica pecuniaria.

#### **DÉCIMA SÉPTIMA.**

En el contrato de seguro marítimo el objeto será sobre cosas determinadas o determinables y no sobre cosas futuras.

#### **DÉCIMA OCTAVA.**

Nunca debe considerarse al hombre como un bien, por lo tanto, lo que puede ser susceptible de valoración económica y por ende objeto de seguro es lo que trabaja y produce.

#### **DÉCIMA NOVENA.**

El contrato de seguro marítimo se considerará nulo, si en el momento de su conclusión, el asegurado tenía noticia de haber ocurrido el siniestro, o el asegurador tener conocimiento de la cesación del peligro, en estos dos supuestos, la prima deberá ser, sin mayor trámite restituida.

#### **VIGÉSIMA.**

Cuando el riesgo se convierte en siniestro, tendrá como efecto un daño patrimonial a los intereses del asegurado.

#### **VIGÉSIMA PRIMERA.**

Sin el riesgo, no puede existir el contrato de seguro marítimo, ya que es un elemento esencial, y sin él, será nulo.

## **VIGÉSIMA SEGUNDA.**

Si el riesgo desaparece durante la vigencia del contrato, este se resolverá de pleno derecho y la prima se deberá únicamente por el año en curso, a no ser que los efectos del seguro deban comenzar en un momento posterior a la celebración del contrato y el riesgo desapareciere en el intervalo, en cuyo caso la empresa sólo podrá exigir el reembolso de los gastos.

## **VIGÉSIMA TERCERA.**

El riesgo marítimo o riesgo de mar es la exposición de una cosa a una eventualidad dañosa conectada directamente con la navegación marítima.

## **VIGÉSIMA CUARTA.**

Cuando el riesgo se produce se le denomina siniestro y con la realización nace la acción compensatoria de la que es titular el beneficiario.

## **VIGÉSIMA QUINTA.**

Habrán riesgos en este contrato de seguro marítimo, que no se realicen en la navegación, por ejemplo, pueden darse eventos cuando el buque este anclado en un puerto, o cuando se trate de riesgos diversos de la navegación, como el

transporte terrestre de mercancías, desde que salen del almacén hasta llegar a su destino.

#### **VIGÉSIMA SEXTA.**

El concepto de armador, debe ser sinónimo de propietario, de naviero, en la época actual.

#### **VIGÉSIMA SÉPTIMA.**

Con el crecimiento de la navegación han aumentado los riesgos naturales del mar, el abordaje, por la gran cantidad de buques que cruzan los mares, por ello, se han emitido disposiciones universales para evitar los abordajes.

#### **VIGÉSIMA OCTAVA.**

Los riesgos de la navegación más frecuentes son los daños y pérdidas que se ocasionen por tempestades, naufragios, encallamiento o varadura, abordaje, echazón, explosión, incendio, piratería, saqueo, cambio forzado de ruta, de viraje o de buque, etc.

## **VIGÉSIMA NOVENA.**

En Francia existió el concepto de fortuna de mar, como sinónimo de riesgo marítimo, cuando en realidad debe de tratarse de infortunios, pérdidas o desgracias del mar.

## **TRIGÉSIMA.**

Todas las compañías aseguradoras deben garantizar todo siniestro que ocurra en el mar o por el mar.

## **TRIGÉSIMA PRIMERA.**

Los seguros marítimos que más se utilizan en nuestro país son: el seguro por cuenta de terceros, el seguro sobre buque, el seguro sobre mercancía, el seguro de póliza flotante, el seguro sobre buenas o malas noticias, el seguro sobre provechos esperados, el infraseguro, el supraseguro, los seguros múltiples, el coaseguro y reaseguro.

## **TRIGÉSIMA SEGUNDA.**

El asegurador no responderá de los daños mecánicos que se ocasionen a los motores o a los instrumentos de navegación si dichos daños no fueren consecuencia directa de un accidente de mar.

### **TRIGÉSIMA TERCERA.**

Los riesgos excluidos del contrato de seguro marítimo son los daños causados por huelgas, paros, motines, disturbios obreros o alborotos populares, o por las medidas gubernamentales en represión de dichos actos.

## **BIBLIOGRAFÍA**

**ARNOULD,**

**Seguro Marítimo, 12ª Edición, Sect. 81, I, pag. 116.**

**ASCARELLI, TULIO,**

**Derecho Mercantil, Traducción del Lic. Felipe de J. Tena, Editorial Purruá, México, D.F., 1990, pags. 612, 613 y 614.**

**BELTRÁN, MONTIEL LUIS,**

**Curso de Derecho de la Navegación, Facultad de Derecho de la UNAM, Clasificación H6385, pags. 46 y 48.**

**BRUNETTI, ANTONIO,**

**Derecho Marítimo Privado Italiano, Versión española anotada por R. Gay de Montella, pags. 201 y 202.**

**CERVANTES, AHUMADA RAÚL,**

**Derecho Marítimo, Editorial Herrero, S.A., México, 1970.**

**CERVANTES, AHUMADA RAÚL,**

**Derecho Mercantil, De. Herrero, S.A., México, 1983, pags. 391, 392 y 393.**

**CONF.BULAY, PATY**

**Curso Di Diritto Comerciale Marítimo, Livorno, 1841, pag. 4.**

**DE DIEGO, FRANCISCO,**

**Instituciones de Derecho Civil Español, Madrid, España, pag. 81.**

- DE GAMECHOGOICOECHEA Y ALEGRÍA, FRANCISCO,**  
Tratado de Derecho Marítimo Español, Tomo I, Editado por la  
Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao;  
Bilbao, España, 1941, pags. 82 y 83.
- FARIÑA, FRANCISCO,**  
Derecho Comercial Marítimo, Tomo IV, Editorial Bosch, Barcelona,  
España, pag. 13.
- GARIBI, UNDABARRENA JOSÉ MARÍA,**  
Derecho Marítimo.
- GARRIGUES, JOAQUÍN,**  
Curso de Derecho Mercantil, II, México, 1977, pag. 745.
- OLVERA DE LUNA, OMAR,**  
Contratos Mercantiles, De. Purrúa, S.A., México, 1987, pag. 265.
- RIPERT, GEORGE,**  
Prólogo a la obra de R. de Smet: "Los Seguros Marítimos",  
Bruselas, Bélgica, 1934.
- SÁNCHEZ, CALERO FERNANDO,**  
Instituciones de Derecho Mercantil, Editoriales de Derecho  
Reunidas, Madrid, España, pags. 600 a 603.
- SOTO, ALVAREZ CLEMENTE,**  
Prontuario de Derecho Mercantil, México, 1983, pag. 345.
- URIA, GONZÁLEZ RODRIGO,**  
Derecho Mercantil, pag. 961.
- VANCE, WILLIAM R.,**  
Ensayo sobre el Derecho de Seguros, St. Paul, Minn, 1951, pag. 10.
- VÁSQUEZ DEL MERCADO, OSCAR,**  
Contratos Mercantiles, pag. 7, Editorial Purrúa, 1982, México, D.F.

**VIVANTE, CESAR**

**Tratado de Derecho Comercial, Tomo IV, Editorial Bosch,  
Barcelona, pag. 13.**

## **LEGISLACIÓN**

**CÓDIGO DE COMERCIO.**

**LEY SOBRE EL CONTRATO DE SEGURO.**

**LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMOS.**

**LEY GENERAL DE SOCIEDADES MERCANTILES.**

**LEY GENERAL DE TÍTULOS Y OPERACIONES DE CRÉDITO.**

**LEY GENERAL DE INSTITUCIONES Y SOCIEDADES  
MUTUALISTAS DE SEGUROS.**

**CÓDIGO CIVIL PARA EL DISTRITO FEDERAL EN MATERIA  
COMÚN Y PARA TODA LA REPÚBLICA EN MATERIA  
FEDERAL.**