

**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA  
DE MEXICO**  
FACULTAD DE DERECHO



**EL CONTRATO DE SEGURO EN EL COMER-  
CIO MARITIMO Y SUS BENEFICIOS**

**T E S I S**

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE  
LICENCIADO EN DERECHO  
P R E S E N T A :  
JOSE PEREZ NIETO



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.

A MIS PADRES:

José Pérez Ozorno

Y

Margarita Niego de Pérez.

con amor, gratitud y admiración;-  
ejemplos de responsabilidad y rec-  
titud; seres excepcionales, que -  
con sus virtudes y sacrificios hi-  
cieron posible, uno de los más cā-  
ros anhelos de mi vida....

gracias.

A MI ESPOSA E HIJA

Símbolos de abnegación y amor,  
cuyos alientos agigantan y pro  
yecten mi proceder en este muñ  
do.

A LOS LIC.

Lic. Fernando Martínez Inclán  
y  
Manuel Bejarano Sánchez.

Símbolos magisteriales, ejemplo  
de honradez intelectual, A quie-  
nes sus desinteresados y valio-  
sos consejos.

AL Dr. Jesús Carrasco y Chávez  
Director del Presente Trabajo.

A LOS HONORABLES MIEMBROS  
DEL JURADO.

A MIS AMIGOS:

Que en una u otra forma me han alentado, ayudándome con ello a continuar y para cuya amistad sólo queda por mí el corresponder a tan merecido privilegio.

A todas aquellas personas que -  
tienen conocimiento de mi existencia.

# I N D I C E

	Pág.
INTRODUCCION	1
CAPITULO I	
CONSIDERACIONES GENERALES	
1.- Antecedentes Históricos, Origen y Evolución.	3
A). En el Mundo.	3
B). En México.	15
2.- El Contrato de Seguro en General	19
3.- Concepto y Definición del Seguro Marítimo	23
a).- Su Importancia Jurídica y Económica.	26
4.- Su Objeto.	30
5.- Naturaleza y Características	32
a).- Consensual.	32
b).- De Buena Fe.	33
c).- No Aleatorio.	37
d).- Masivo.	38
e).- De No Adhesión.	39
f).- Bilateral y a Título Oneroso.	41
g).- De Tracto Sucesivo.	41

	Pág.
h).- Indemnizatorio.	41
i).- Contra los riesgos de Mar	42
6.- Su Forma.	42
a).- La Póliza.	43
b).- Reglas Generales que contienen las Pólizas.	44

## CAPITULO II

### LAS PARTES EN EL CONTRATO DE SEGURO MARITIMO.

1.- La Empresa Aseguradora.	50
A) Sus obligaciones	54
a) Acción de Avería	55
b) El Abandono	58
B) Sus Derechos.	62
a) Subrogación del Asegurador	62
2.- Situación del Asegurante	65
a) Su Denominación	65
b) Sus Obligaciones	67
c) Sus Derechos	72

## CAPITULO III

### RIESGOS PROPIOS DE LA NAVEGACION MARITIMA

1.- Concepto y Extensión del Mismo	75
a) Riesgos Excluidos	80
2.- El Siniestro	84
3.- Breve Referencia a las Diversas Clases de Seguros	86
a) Seguro sobre cuerpos	86
b) Seguro sobre facultades	88



	Pág.
c) Seguro por cuenta de a quien corresponda o al portador	89
d) Seguro sobre buenas o malas- noticias	90
e) Seguro "in quo vis"	93
f) Seguro de póliza flotante	93
g) Seguro sobre provechos espe- rados	94
h) Segruo de Fletes	95
4.- El Interés Asegurable	96
a) El Infraseguro	100
b) El Sufraseguro	100
5.- La Prima.	101
CONCLUSIONES	107
BIBLIOGRAFIA	111

## INTRODUCCION

En el presente trabajo trataré de exponer la institución del Seguro Marítimo que se difunde tanto que, actualmente, apenas navegan buques y mercancías embarcadas sin su intervención.

El Seguro es una de las instituciones -- que, en los últimos cien años, han alcanzado mayor desarrollo. El progresivo aumento de los negocios hace que los riesgos sean cada vez más frecuentes y graves. El aspecto del Seguro como compensación indemnizatoria se canaliza, ofreciendo las máximas garantías ante esos grandes peligros.

Ya que directamente, en el fondo de todos los aspectos jurídicos del negocio marítimo -- está el interés que representa el Seguro. Para atender a todos los aspectos de riesgos que pueden ofrecer los buques y las mercancías transportadas por el mar, el seguro marítimo ha ampliado la órbita de su aplicación a riesgos muy variados.

Quien no tenga siempre presente en el espíritu la idea de que todos los que participan en

la Navegación Marítima son asegurados no puede -- comprender porque el derecho relativo al transporte marítimo ha conservado en nuestra época una -- profunda originalidad.

El Seguro Marítimo se extiende en volu-- men y expansión a la par que el tráfico marítimo-- aumenta progresivamente. Las grandes unidades, -- que orgullosamente flamean sus pabellones en to-- dos los mares, exigen una costosa cobertura de -- exceso de riesgos, esto crea difíciles problemas-- de orden técnico y financiero.

Por otra parte, surgen nuevas modalida-- des comerciales en el tráfico por mar. El Seguro se adapta a ellas y procura dar facilidades a to-- dos los intereses asegurables.

Como se comprenderá esta materia de Seguro Marítimo ofrece numerosos y complicados problemas que hacen muy interesante su estudio.

## CAPITULO I

### CONSIDERACIONES GENERALES

1. ANTECEDENTES HISTORICOS, ORIGEN Y -- EVOLUCION.- Los jalones de este desarrollo del Seguro Marítimo aparecen históricamente testimoniados en algunos documentos, estatutos y ordenanzas. El negocio del Seguro Marítimo, Contra-Prima lo ejercen en un principio casi exclusivamente Italianos y españoles. Por esta razón, el Derecho Italiano y el Español tocante a esta materia, llega al Norte y especialmente a Alemania, pasando por los Países Bajos. El Seguro Marítimo es el más antiguo de todas las clases de seguros que -- hay, pues las primeras manifestaciones del Seguro revistieron la forma de Seguro contra los riesgos del mar; (1) el seguro marítimo es la primera modalidad de la que prácticamente surgen todas las-- demás.

A).- En el Mundo: El antecedente del Seguro lo encontramos en el "Préstamo a la Grue--sa", que es una institución en desuso, ya que en la actualidad este contrato está fuera de toda -- práctica comercial y se le considera como uno de--

los Fósiles Jurídicos, (2) ya que precisamente el Seguro Marítimo lo vino a sustituir con grandes ventajas, terminando de esta manera con los abusos, fraudes y despojos a que dió origen el Préstamo a la Gruesa, y perfeccionando de esa manera los intereses de la navegación y del Comercio Marítimo.

En el Préstamo a la Gruesa, se convenía en que el prestatario no tendría la obligación de devolver la cantidad prestada al prestamista si no llegaba a feliz arribo el buque al puerto de destino, y toda la responsabilidad la asumía el prestamista a cambio de un interés elevadísimo, oscilando éste, entre el 25 y el 33.5% en relación con el riesgo corrido. (3) A esta institución se le conoció en el Derecho Romano bajo el nombre de "Nauticum Foenus", extendida después al tráfico terrestre como "Foenus Quasi Nauticum" (4).

A raíz del abuso que cometían los prestamistas, vinieron ciertas prohibiciones canónicas por la Decretal "Muttum date nihil inde sperantes" del Papa Gregorio IX según nos dice Halperin en el que se prohibió expresamente el pacto de interés en el préstamo a la Gruesa, y en el que también se les clasificó de usureros a los mismos, basados en la idea de que el dinero sin Trabajo-

no debía reportar ganancia, según nos sigue diciendo el mismo autocitado en los párrafos inmediatos-  
anteriores.

Estas prohibiciones de nada sirvierón, -  
pues el hombre siempre se las ha ingeniado para ex  
plotar a sus semejantes y es así como se viene a -  
sustituir el préstamo a la Gruesa, por una compra-  
venta fingida, pero hecha bajo condiciones resolu-  
torias, de tal manera que se reputaban vendidos -  
por el asegurante, el Navío y la Carga, pero en es  
te contrato se estipulaba que la obligación de pa-  
gar el precio solo sería exigible en caso de nau-  
fragio o de avería y además se imponía la condi- -  
ción de que dicha "Venta" sería nula en el supues-  
to del feliz arribo de la nave al puerto de su des  
tino.

Quedando de esta manera el vendedor obli-  
gado a satisfacer cierta suma al comprador en con-  
cepto de indemnización por el riesgo corrido. (5)

Pero como la navegación marítima siempre-  
ha ofrecido numerosos peligros y el comerciante -  
siempre se ha visto precisado a limitar su respon-  
sabilidad y así poder evitar los riesgos que pu- -  
dieran recaer sobre el considerable valor de los -  
buques y de la carga, es así como surge el Contra-  
to de Seguro Marítimo.

Casi se puede asegurar que nace este contrato a fines del siglo XIII o principios del XIV- (6) como una desviación del préstamo a la gruesa y que obedeció a la prohibición a la que nos hemos referido, ya que el hecho de prohibir todo interés en el préstamo a la gruesa, equivalía a suprimirlo, pues era precisamente el interés el que le daba atractivo y cariz mercantil. Y así, mientras los juristas se esforzaban por demostrar la ausencia de la usura en el préstamo a la gruesa y así poder sustraerlo a la interdicción papal, la práctica daba lugar al surgimiento del Seguro. En esto están de acuerdo la mayoría de los historiadores, al coincidir en afirmar que el Seguro es producto del extraordinario tráfico marítimo que existió en la Edad Media entre los pueblos del Mediterráneo. (7).

El contrato de Seguro nace pues, en el Derecho Marítimo como una consecuencia de la necesidad que tiene los navieros y los comerciantes, de eludir la responsabilidades del riesgo marítimo.

Durante mucho tiempo funcionó como un contrato aleatorio, o más bien, como que apuesta por ignorarse las Normas Estadísticas, ya que indudablemente el juego y la especulación caracterizan al Seguro en la época que venimos tratanto, (8) --

pues en realidad el asegurador no sabía si iba a perder o a ganar, pero paulatinamente fueron apareciendo las características del Contrato de Seguro-Marítimo, ya que aquel no era más que una nueva especulación en la cual el capitalista arriesgaba su dinero con el fin de obtener un provecho con el interés normal y legal. Hemos dicho que más bien era una apuesta o juego por que la primera era arbitraria, ya que no estaba debidamente calculada y el asegurador cobraba fuertes cantidades por comprometerse a pagar las consecuencias económicas del riesgo marítimo, pero la razón principal por lo que hemos afirmado lo anterior es que: NO HABIA CONEXION ENTRE LOS ASEGURADORES, NI MUCHO MENOS HABIA INTERES JURIDICO NI ECONOMICO DEL ASEGURANTES CON RELACION A LA COSA ASEGURADA, (9) ya que cualquier persona podía tomar un seguro sobre el objeto asegurado aunque no fuera su sueño. Pero poco a poco fueron apareciendo las características que lo configuran como un contrato típico muy distinto de lo que fué en su origen.

Luego este contrato se fué profesionalizando y los aseguradores fueron viéndolo en perspectiva de masa y posteriormente aparecen las estadísticas y los cálculos actuariales, y en los "Coff House" se recopilaron datos, registros relativos al movimiento de los barcos y su respectivos



capitanes, así como de las mercancías, y se concretaron proporcionar datos a sus clientes, ya que a fines del siglo XVIII los armadores y capitanes de barcos anclados en la proximidad del puerto de Londres tenían por costumbre reunirse en una hostería situada junto al Támesis, en TOWER STREET, de la que era propietario Edward Lloyd, y famosa por la excelente calidad de su café, (10) para buscar a personas que quisiesen asegurar sus buques y cargamentos. Ahí discutían de negocios marítimos muchos armadores, capitanes de buques, mediadores, "brockers", aseguradores, "merchant insurers", pues se había acostumbrado a concurrir a dicho lugar para hablar de los mismos, así como hoy acostumbramos concurrir rutinariamente a los modernos cafés para platicar, realizar negocios y discutir la política nacional e internacional, además hay que acordarse que casi no existían periódicos en aquel entonces.

Así fué como el nombre del propietario de una de esas casas de café, se fué haciendo famoso, ya que éste se dedicó a asegurar barcos y mercancías, y fué adquiriendo el seguro marítimo tal importancia como contrato masivo, que se convirtió más tarde en "Casa Aseguradora" y luego "Centro de Seguros Mundiales" y en la actualidad es lo que conoce con el nombre de Lloyd's de Londres y es también una sociedad técnica de clasificación. En es-

te punto consideramos pertinente, unicamente con fines exegéticos, insertar algunos párrafos de una carta publicada en dos páginas de una "Revista Mexicana de Seguros", fechada en Londres el siete de octubre de 1952 y firmada por J. H. Minet Co. L.D. t L.P.G. Nassif, y para los cuales nos remitimos inmediatamente al texto de la misma: "El Lloyd's de Londres, no es una compañía de seguros ni una corporación formada de numerosos Sindicatos (Cerca de cuatrocientos aproximadamente), incluyen más de 3,000 miembros", más adelante prosigue la mencionada carta en otro de sus párrafos: "La corporación en sí no trata asuntos de seguros; lo hacen los socios individuales del Lloyd's por intermedio de las suscripciones de cada sindicato quienes toman participación en cada riesgo por cuenta de sus miembros."

"El negocio solo puede hacerse en el Lloyd's por intermedio de los corredores debidamente autorizados del Lloyd's y que suman mas de do--cientos".

"Puede ser que algunos corredores del Lloyd's tengan corresponsales en varias partes del mundo; esto sinembargo, en ninguna forma representan al Lloyd's en general, sino unicamente a los corredores con quien tratan".

Un jurista inglés ya mencionado Lord CHORLEY, dice que de todas maneras esta institución es una asociación de aseguradores aunque actúan en su propio nombre y por su propia cuenta, en gran manera del mismo modo que los miembros de la Bolsa. - (11) Este autor continúa diciendo que "La actual-corporación tiene escritos reglamentos disciplinarios que garantizan que los aseguradores no aseguran más riesgos de los que sean capaces de afrontar con su propio capital de trabajo".

El mismo señor Chorley nos describe además en una forma muy clara la manera en que se contrata un seguro en Lloyd's, con las siguientes palabras: "Ahora supongamos que se dan instrucciones a un corredor de efectuar una póliza sobre un buque por cincuenta mil libras, para la realización de un viaje de Liverpool a la Argentina. Lo primero que se hace es anotar el nombre del buque, el viaje propuesto, la suma por la cual se pretende asegurar, en resumen, todos los datos esenciales, en un trozo de papel que es denominado la "Nota" ("Slip") y la lleva a la Sala de Seguros del Lloyd's. Allí él se acercará a los aseguradores que son gestores de un Sindicato e intentarán que suscriban las partes de la suma necesaria. El Primer asegurador suscribirá quizá mil Libras, el segundo por ejemplo diez mil Libras etc.

Hoy día es sumamente difícil encontrar a un asegurador o asegurante que no reconozca el nombre de Lloyd's. También se puede decir que la mayoría de las compañías mexicanas de seguros ya tienen o han tenido relaciones contractuales concernientes a seguros o reaseguros con dicha empresa, como nos dice un articulista que colabora con la "Revista Mexicana de Seguros", el cual firma únicamente con las iniciales E. C. Jr. Este mismo escritor continúa diciéndonos que, naturalmente, cuando leemos los diarios de las catástrofes ocurridas y vemos las palabras: está asegurado en Lloyd's, nos preguntamos ¿Como es posible que Lloyd's pueda aguantar tales pérdidas? Otro aspecto que causa asombro tiene que ver con la facilidad con que cotiza Lloyd's sobre un riesgo que está tan lejos del hombre ¿cómo es que puede asegurar propiedades, casas, etc. en todas las partes del mundo? lo hace, y en gran volumen y además, con Provecho paralelos mismos a pesar de que sus cuotas a veces aparecen increíblemente bajas. Todo esto es explicable por las razones anteriormente expuestas, pues con la agrupación de los aseguradores el seguro se convirtió en un contrato de Masa que no puede ser concebido aisladamente. Se convirtió así en un contrato cuyos aspectos más importantes están regulados por las matemáticas, pues estadísticamente se determinan las incidencias de los riesgos y se-

calculan los siniestros que van a acaecer. Hemos progresado tanto en este aspecto que podemos decir de antemano cuantos barcos se van a hundir durante el año. Lo que no podemos hacer es determinar concretamente que barcos son los que se van a hundir. (12) De todo esto hablaremos con mayor amplitud - más adelante al hacer el estudio de las características de este contrato, pues aquí hemos hecho mención de ello solo para hacer resaltar el adelanto que se ha conseguido en esta materia.

En el panorama Universal, al decir de HALPERIN, la fecha tradicionalmente adoptada con respecto a la aparición del primer contrato de seguros, hacen referencia a un seguro marítimo estipulado en Génova, y parece datar del año 1347. (13)

Esto viene a corroborar lo dicho por nosotros en el párrafo primero de este capítulo al haber afirmado que el seguro marítimo es el más antiguo de todas las demás clases de seguros. El mismo HALPERIN nos dice más adelante que el último eslabón del nacimiento del seguro marítimo propiamente dicho, lo constituyó la aparición de la primera póliza fechada en 1385.

En 1310 se creó en Brujas una Cámara de Seguros Marítimos, hay constancia de una póliza suscrita en el 23 de octubre de 1347 (ya menciona-

da) acreditando el seguro de un cargamento para su transporte de Génova a Mallorca en el bajel Santa-Clara. Estos documentos son ya más frecuentes en los dos siglos posteriores, citándose como principales una póliza conservada en la Cámara de Comercio de Marsella de fecha 13 de Octubre de 1854 y otra emitida sobre el buque Tiger, fechada el 15 de febrero de 1513, que se conserva en una biblioteca de Oxford. Pero aparte de esos documentos de la época, otros datos históricos revelan aún mejor el gran incremento que el seguro va adquiriendo. Ponen a la vez de relieve las prácticas frecuentes que convertían al seguro marítimo en una especulación turbia.

Aseguradores y asegurados crean en sus comienzos una leyenda desfavorable para el seguro marítimo, se sienten muy remisos en pagar las indemnizaciones los primeros. Buscan los segundos convertir el seguro en un negocio lícito. Las primas son altas, llegando durante el siglo XIV hasta a un veinte por ciento de valor asegurado y aún a veces, para un viaje a las Indias, alcanza el 30%.

Hacia 1520 las pólizas declaran que se extienden con arreglo a los usos y costumbres de la Estrada en Londres, pero los que las suscriben en otras plazas desconocen completamente esos usos. Se omite frecuentemente el nombre del buque y esto

facilita el poder suscribir diversos seguros sobre un mismo buque, cuya pérdida se descuenta por anticipado.

A todas estas tergiversaciones del seguro en el contrato, tratan de poner freno reiteradamente, las ordenanzas. Desde el siglo XVII se registran en el seguro marítimo grandes progresos. Estas son las compañías aseguradoras que adquieren gran importancia, en 1720 destaca la "South sea Buble" y se organiza la "Royal Exanga Assurance" y la "LONDON ASSURANCE" a la que el Rey Jorge I de Inglaterra para subvenir a la escasez de recursos que padece, concede por la suma de seiscientas mil libras un monopolio hasta 1824, en que se abolieron los monopolios. En 1726 se crea en Copenhague la "Insurance Company of North America". A la vez que el seguro ha ido desenvolviéndose, más lentamente, el reaseguro, autoriza ya en 1737 por una ordenanza de Bilbao. En Inglaterra se prohíbe en 1746 pero cuatro años más tarde se autoriza y aún se hace obligatorio a principios del siglo XIX.

Inglaterra fué perfeccionando la técnica del seguro marítimo el Lloyd's creó una amplia y eficiente organización para el control, información y protección del seguro.

SU EVOLUCION:- El esquema histórico precedente permite observar la evolución del seguro marítimo que, de negocio aislado, con normas jurídicas imprecisas, se va transformando en operación de grandes empresas, sometido a reglamentaciones generales bien definidas. Todos los tratadistas destacan este carácter de empresa, con organización y capital importantes para la asunción de numerosos riesgos, que tienen las modernas sociedades de seguros. Con ello han ido paulatinamente absorbiendo a los asegurados y pudiendo a la vez llegar a una considerable reducción en las tarifas de las primas. El seguro marítimo aparece hoy como un contrato estipulado de empresa. La relación jurídica contractual surge ordinariamente entre dos empresas de gran envergadura y potencia económica.

B).- En México:- Antes de seguir adelante quiero también hacer notar, junto con el escritor Luis Ruiz Rueda, que es extraordinario, pero innegable el hecho de que entre los medios aseguradores se ignora generalmente cuando se estableció en nuestro país la primera sociedad de seguros y no pocos son quienes creen que sólo a fines del siglo pasado existieron aseguradores en nuestra Patria. Pero la verdad es que esta opinión se en-



cuentra muy lejos de la realidad, por que cuando - México era todavía la Nueva España, se establecieron en Veracruz dos compañías de seguros en forma- de sociedades por acoiones, para operar de una ma- nera exclusiva en los eguros marítimos y así cu- - brir los riesgos en la "Carrera de Indias". Se llamaba así a la navegación que antiguamente se efec- tuaba por naves comerciales entre un Puerto de Es- paña y otro cualquiera de América (14). El mismo- autor nos hace ver que: "Desde fines del siglo - - XVIII era tal la intensidad del comercio entre la- metrópoli y la colonia que trajo consigo la prosperidad de las empresas aseguradoras. Una vez que - estas empresas obtuvieron gran relieve, comenzaron a ser reglamentadas por el Estado, y así podemos - citar como ordenamientos legales extensos y minu- - ciosos sobre algunos de los que operaban en las ru- tas de las Indias; La Cédula de 23 de diciembre de 1789, y un decreto de 12 de febrero de 1800. Este- último creó en Cádiz una compañía de seguros con - el nombre de "Reyna María Luisa".

Pero los comerciantes Veracruzanos no se- quisieron quedar atrás y en el mismo año de 1789 - fundaron en este Puerto la primera compañía de se- guros para cubrir los riesgos marítimos de la ya - mencionada "Carrera de Indias".

También fué esta una sociedad por accio- - nes, con duración de cinco años y el capital, consta

tituido por doscientos treinta mil pesos, se reunió mediante la suscripción de cuarenta y seis acciones con un valor de cinco mil pesos cada una. - Aunque esta empresa tuvo una vida efímera, por que la guerra entre Inglaterra y España obligó a los aseguradores veracruzanos a liquidar la compañía, - pocos años después en 1812 y en el mismo Puerto del Golfo de México, se fundó una segunda empresa aseguradora, en la cual adoptó el nombre de "Compañía de Seguros Marítimos de la Nueva España", según nos dice el comentado autor en su artículo denominado de igual manera que la referida compañía y que fué publicado en la "Revista Mexicana de Seguros".

Todo lo anterior, nos hace creer además, - que la transformación del llamado Préstamo a la Gruesa, en contrato de seguro, no solo se debió a la necesidad de los navieros y comerciantes de eludir responsabilidades del riesgo marítimo, sino también a la prohibición canónica del préstamo de el interés, pues no se puede negar que tal prohibición le confirió autonomía al seguro, separándolo claramente de modalidades análogas. Y es en virtud de tal medida que no puede nacer de manera intempestiva una institución de tal importancia y trascendencia como lo es la del seguro marítimo.

En consecuencia cabe afirmar con HALPERIN, que el seguro nació de la lucha simultánea contra la inseguridad marítima y contra las prohibiciones en todo lo concerniente a obtener lucro indebido a base de disfraces inventados en la práctica por los comerciantes y aseguradores.

De todo lo analizado anteriormente, se observa la evolución del seguro marítimo que como ya dijimos, de negocio aislado, con normas jurídicas y económicas imprecisas, llega a traducirse en una operación de grandes empresas, regida por reglamentos generales perfectamente bien definidas. -  
(15)

Empero hay que poner de relieve como el seguro marítimo en su esencia no es otra cosa que la resultante de los esfuerzos desmedidos de varias generaciones para perfeccionar y reglamentar adecuadamente algo que como el seguro marítimo tiene raíces tales que se pierden en el lejano pasado.

No es la obra de un legislador ni la concepción de un jurista genial, todo lo contrario, - nació al igual que muchas otras instituciones, en virtud de las exigencias de la práctica, (16) sino como resultado de los abusos de que eran blanco los comerciantes por parte de los aseguradores que sin escrúpulos y aprovechándose de las circunstan-

cias tazaban a su antojo las elevadísimas primas a los asegurados.

2.- EL CONTRATO DE SEGURO EN GENERAL: El seguro es un producto de la cultura; solo el progreso en ciertas ramas de la actividad humana y contemplado éste desde el punto de vista técnico y muy particularmente en materia de estadística y matemáticas, juntamente con una evolución de la situación social permiten su establecimiento y desarrollo.

Carácter Comercial del Seguro: El artículo 75 del Código de Comercio, en su fracción XVI, sostiene: "la ley reputa Actos de Comercio; los contratos de seguros de toda especie, siempre que sean hechos por empresas". El estudio de las causas de comercialidad del seguro nos lleva a la conclusión de que los mismos descansan en dos caracteres; el primero, el de ser actos realizados en masa, ya que no se concibe un seguro mercantil sin que haya una contratación múltiple; en segundo lugar, la existencia de una empresa de acuerdo con la exigencia del artículo antes indicado en la fracción que se menciona.

FUNDAMENTOS TECNICOS DEL SEGURO:- a) El Riesgo, que dentro del derecho mexicano, se entiende como "el evento incierto y posible de existencia objetiva, prevista en el contrato, de cuya rea-

lización depende el vencimiento de la obligación, - establecida en el contrato a cargo del asegurador, para atender a la necesidad económica del asegurado".

ELEMENTOS DEL RIESGO: INCERTIDUMBRE Y POSIBILIDAD: El riesgo ha de ser posible o incierto, pero la incertidumbre no ha de ser absoluta, sino que es suficiente la incertidumbre no ha de ser absoluta, sino que es suficiente la incertidumbre relativa, es decir, para que exista riesgo el evento previsto ha de ser posible y ha de poder ocurrir, - pero basta en cuanto a esto último, que la posibilidad de que se produzca sea cierta en sí misma, - aunque incierta en el cuando".

OBJETIVIDAD: El riesgo es objetivo: no depende del capricho del asegurador. En esto se diferencia el riesgo del juego del que es objeto del seguro. PREVISION MARITIMA: La posibilidad e incertidumbre son calculables. Esta es la base científica del seguro. El riesgo puede ser científicamente eliminado, no impidiendo su producción, sino repartiendo sus consecuencias económicas, en tales condiciones que su producción sea inservible para aquellas entidades económicas que lo han de soportar. Esta previsión se funda en la Ley de los Grandes Números, según la cual ciertos acontecimientos

sociales, considerados en gran número, muestran - las leyes a los que su producción se somete o dicho de otro modo, el azar sometido a la observación en alta escala, en cuanto afecta a ciertos acontecimientos sociales, deja de ser azar para - mostrar su producción regulada a datos y condiciones ciertas.

NECESIDAD ECONOMICA: La realización del evento tiene que crear una necesidad económica en el asegurado o en el beneficiario. INTERES: No hay riesgo asegurable si no hay interés en que aquel no se produzca. El seguro no puede ser una causa de lucro, sino de disminución o supresión de un daño, - en sentido económico al menos. " El interés es la titularidad económica que provoca la producción - del riesgo y repercute desfavorablemente en un patrimonio".

DEFINICION: Por el contrato de seguro la empresa aseguradora se obliga, mediante una prima, a resarcir un daño, estimado en abstracto o en concreto, al verificarse la eventualidad prevista en el convenio.

CARACTERISTICAS: En primer lugar podemos decir que es un contrato sustantivo, la definición lo presenta como un contrato autónomo que subsiste por sí, sin dependencia con otro. Es oneroso en cuanto exige prestación por ambas partes; bilate--

ral como se pone de relieve con la simple lectura de la definición; no es un contrato aleatorio: La consideración del mismo en Masa demuestra la regularidad de la producción del siniestro, por consiguiente, el álea puede existir, si cada contrato se considera aisladamente; pero desaparece cuando se tiene en cuenta el conjunto de los realizados por una empresa. Es un contrato único, no multiple, - pese a la multiplicidad de aportaciones. Es de - tracto sucesivo, en cuanto que se cumple en el espacio y en el tiempo de un modo paulatino y continuo. Es un contrato de buena fé, es un contrato - cuya explotación ha de efectuarse conforme a un - plan. Consensual, pues se perfecciona por el cono - cimiento de la aceptación de la oferta, sin que - pueda subordinarse su eficacia a la entrega de la - póliza o al pago de la prima.

ELEMENTOS: "El Asegurador" es la persona - que debe pagar la indemnización, al producirse el - siniestro; actúa de intermediario entre las diver - sas economías aseguradas, para distribuir entre to - dos el daño sufrido por los afectados. Ya que diji - mos que en el derecho mexicano solo pueden ser ase - guradores las empresas organizadas en la forma que la ley dispone o sea solo sociedades anónimas y mu - tualistas.

ASEGURADO Y BENEFICIARIO: El asegurado en principio es el que contrata con el asegurador y -

se compromete a pagar determinada cantidad a cambio de la prestación que recibirá llegado el caso y que resuelve la necesidad económica que crea la producción del riesgo.

Pero en el mecanismo del contrato de seguro es posible la intervención de otras personas, - cuya diversa situación jurídica nos obliga a una ligera consideración de las mismas.

TOMADOR: La ley mexicana lo llama unas veces asegurado y otras contratante del seguro. Con estas dos denominaciones designamos la persona que contrata con la empresa aseguradora y que adquiere un derecho propio e independiente frente a la misma.

BENEFICIARIO: Es la persona a quien se abona el dinero o se prestan los servicios que constituyen el contenido de la obligación del asegurador. No tiene un derecho propio, sino derivado, no independiente sino sujeto a las contingencias del contrato por parte del asegurado.

FORMA: En el derecho mexicano, la redacción por escrito del contrato de seguro constituye un requisito "Ad-probationens". Es esencial para la prueba del contrato que esté redactado por escrito. (17)

3.- CONCEPTO Y DEFINICION DEL SEGURO MARITIMO: Los seguros marítimos, constituyen en prin-



cipio, una figura jurídica particular y propia del derecho marítimo, para luego convertirse, con la generalización del seguro, en una variedad más de este contrato.

El contrato de seguro marítimo es una especie de los seguros en general, y más concretamente, de los seguros contra daños, que tienden a la indemnización de una pérdida patrimonial derivada de un evento fortuito respecto de casos expuestos a los riesgos de la navegación, siguiendo a Rodrigo Uría, nos encontramos con que: En el sistema general del seguro se distinguen los grupos fundamentales en atención a la especial naturaleza del objeto asegurado: seguros de cosas y seguros de personas; siendo que los primeros protegen al asegurado contra daños de índole patrimonial, en tanto que los segundos lo protegen contra riesgos que amenacen su propia vida o su integridad corporal.

Además, en cada uno de estos dos grupos se distinguen subdivisiones sobre diferentes tipos, según sea la naturaleza del riesgo cubierto por el seguro.

Así tenemos que se habla dentro de la primera categoría, de seguros contra riesgo de incendios, de transporte, de agentes atmosféricos, etc. y por último en el tronco de algunos de estos segundos todavía nacen ramas diferentes; esto es lo que ocurre en el seguro de transporte el cual lo-

encontramos subdividido de la siguiente manera; terrestre, marítimo y aéreo. Esta subdivisión se hace en razón del medio natural en que el transporte se realiza, y es aceptada expresamente por nuestra Ley sobre el Contrato de Seguro, al recoger ésta - la división general de seguros contra daños y seguros contra personas.

En el seguro marítimo coincide el concepto de daño con la pérdida material (*damnum emergens*) o la disminución de un valor económico, o bien la privación de un beneficio esperado (*lucrum cessans*).

En consecuencia, tenemos que nuestro contrato se forma con los mismos principios generales de los seguros contra daños. Se distingue sin embargo, porque asegura bienes comprometidos en una expedición marítima, porque cubre riesgos que son inherentes a la navegación y porque le son aplicables algunas disposiciones especiales, es decir - quedan exceptuadas aquellas disposiciones que resulten incompatibles con los caracteres peculiares del seguro contra los riesgos propios de la navegación.

Una vez recabados todos estos datos nos atrevemos a emitir la siguiente definición del Seguro Marítimo: "Es un Contrato en virtud del cual - uno de los contratantes (Asegurador o Empresa ase-

guradora) se compromete a Indemnizar a otro (Asegurante) hasta el límite de una suma fijada y mediante el pago de una prima, por el valor Real de la pérdida que pudiera sufrir como consecuencia de la realización del Riesgo o Riesgos, en una Expedición Marítima".

La mayoría de los autores que se han ocupado de estudiar nuestra materia, han emitido definiciones múltiples con respecto al seguro marítimo, y aunque la mayoría de ellos no ha hecho más que describirnos la forma en que se lleva a cabo la realización de dicho contrato, Creemos que casi todos tienen en el fondo algo de común en sus definiciones y lo único que hacen es decirnos lo mismo, pero con diferentes palabras, ya que éste es un contrato que tiene por objeto cubrir los resultados económicos de la realización de los riesgos marítimos.

Nosotros al dar nuestra opinión hicimos hincapié en que la indemnización debe coincidir con el valor real de la pérdida, pues de lo contrario estaríamos dando lugar a un enriquecimiento ilegítimo en detrimento de la persona del asegurador. Este principio está consagrado de una manera expresa en la Ley.

A).- SU IMPORTANCIA JURIDICA Y ECONOMICA.  
La Navegación se haya expuesta a riesgos múltiples que generalmente no pueden evitarse, pero con la -

aparición del contrato de seguro se produjo una -  
translación de las consecuencias de los riesgos al  
patrimonio de una tercera persona ajena a la expedición marítima. En la actualidad su utilidad es -  
indiscutible, al extremo de poder afirmar que, - -  
prácticamente, todos los bienes expuestos a los -  
riesgos del mar se hallan cubiertos por un seguro.  
(18)

Es por eso que hoy en día la mayoría de -  
los Estados se han preocupado más en la debida regulación de este contrato, pues se han dado cuenta de su enorme importancia. Si se considera que en el fondo de toda operación financiera hay riesgo e interés económico, se comprenderá que estos dos -- elementos constitutivos del seguro habrán de penetrar de lleno en toda la vida económica y en todas las relaciones mercantiles, ya que el desarrollo - del seguro (como sus mismos orígenes) no pueden - comprenderse bien si no es conectándolo con el cuadro general de la evolución económica.

El seguro Marítimo ha estado íntimamente -  
ligado a los grandes acontecimientos políticos his -  
tóricos que influían las corrientes económicas. El florecimiento del mismo durante la segunda mitad - del siglo XVIII está en conexión evidente con el - desarrollo de las colonias Americanas y el aumento del tráfico marítimo. La actividad de las empre-- sas mercantiles aumentó entonces y, con ello los -

riesgos, al acentuarse el interés económico. Paralelamente se reconocen las ventajas del seguro y los comerciantes recurren a la Institución con mayor frecuencia y generalidad.

El espíritu de iniciativa de los aseguradores aumentó ampliando sus actividades a otros campos. Así el seguro del casco y de la mercancía viene a sumarse el del flete y del beneficio probable.

De hecho el seguro es un factor importante del progreso económico social, basado en la previsión. Ha sido la influencia del seguro marítimo la que motivó la creación y enorme desarrollo de los servicios u oficinas de información sobre tráfico y accidentes marítimos, las cuales si algunas veces fueron montadas sobre fuerzas puramente privadas, ordinariamente funcionan con el decidido apoyo de los gobiernos. También es innegable la decisiva influencia que el seguro marítimo ha tenido en la instalación de toda esa serie de servicios que tiende a aumentar la seguridad de la Navegación como son las señales, salvamentos, etc. y los demás de la técnica constructiva de buques son, en gran parte, conseguidos por la constante acción e interés que en su favor ponen los aseguradores, finalmente dice Uría González, a nadie se le oculta la íntima ligazón que tanto en su origen como en su desarrollo existe entre la institución del

seguro marítimo y las sociedades clasificadoras de Navíos, que cumplen una función particularmente a los aseguradores.

El Derecho, como fenómeno de la cultura - tiene entre una de sus finalidades principales, la seguridad, como fin deseado através de todas y cada una de las instituciones Jurídicas. El seguro es una de estas instituciones que tratan en forma más directa de proporcionar al hombre esa finalidad. esa garantía de seguridad resulta aún más - - apremiante en el ámbito marítimo.

El hombre podría decirse, es un juguete - del azar, cada día y cada instante, en todo momento y lugar esta expuesto a peligros irregulares en su resultados. Está amenazado en su persona y en sus bienes corre un riesgo inminente. (19) El seguro juega aquí un papel de gran importancia pues como dijimos en párrafos anteriores, representa la importancia pues como dijimos en párrafos anteriores, representa la institución de previsión por ex celencia, que aunque no suprime los riesgos por me dio de él se separan las consecuencias y se procura la seguridad económica contra todo hecho de - fuerza mayor que amenace con su realización la vida o los bienes del hombre.

Si analizamos, es por esto que consideramos que el seguro tiene por finalidad dar seguridad, con la certidumbre de obtener, en caso de si-

niestro, un valor económico suficiente para evitar o reparar las consecuencias del mismo.

Si analizamos el teatro donde se desarrolla el seguro que nos ocupa nos damos cuenta de - que precisamente los intereses mas altos y de más-valor, desde un punto de vista económico son los - que están en juego en el Comercio del Mar, pero - también y si como esto fuera poco, nos encontramos con que es el mar el escenario que más peligros - ofrece al comerciante. Es por esto que el seguro Marítimo ha cobrado gran fuerza dentro de esta clase de especulaciones mercantiles, a tal grado que el Comercio Marítimo de la actualidad no podrá moverse sin la certidumbre que proporciona nuestro contrato.

4.- SU OBJETO.- Aunque durante mucho tiempo la doctrina y la Ley consideraron como objeto - del seguro a las cosa misma expuesta al riesgo, - (20) nosotros junto con BRUNETTI decimos que el objeto de dicho contrato reside en el interés asegurable, pues realmente lo que se asegura no es la - cosa en sí, sino la relación existente entre la - persona y la cosa; el interés es la premisa necesaria de la sanción del riesgo, por el cual éste recae más sobre la cosa. Solamente hablando en sentido figurado podría entenderse que lo que se asegura es la cosa misma. O dicho de otro modo el objeto del contrato de seguro esta constituido por -

el interés Jurídico- económico que tiene el asegurante sobre la cosa expuesta al riesgo. De esta manera se evita que cualquiera pueda asegurar el objeto que no le pertenece, como sucedió en la época en que el contrato de seguro todavía estaba en pañales; y también se explica de este modo por que el seguro puede cubrir relaciones de naturaleza diversa sobre la misma cosa como sucede en el caso del seguro por cuenta de a quien corresponda.

La idea tradicional de que lo que se aseguraba era la cosa misma, la encontramos todavía es señalada en nuestro anacrónico Código de Comercio pues su artículo 818 la recogió, y así tenemos que éste considera como objeto del seguro marítimo el casco del buque, aparejo, máquina, etc. Se confunde a las cosas mismas expuestas al riesgo marítimo, con el objeto del seguro. Afortunadamente ya nuestra moderna Ley de Navegación y Comercio Marítimos, no incurre en el mismo error y además derogó expresamente al Código de Comercio por que en el artículo 2 transitorio de la misma dice: "se derogarán los artículos del Libro tercero del código y demás disposiciones legales en lo que se opongan a este ordenamiento", y ahora éste solo se aplica supletoriamente.

Hemos dejado ya claro que en realidad lo que se asegura es el interés jurídico-económico que tiene el asegurante sobre la cosa, no la cosa-



en sí misma. Esto nos lo confirma el texto del artículo 228 de nuestra ya mencionada Ley de Navegación y Comercio Marítimo al decir: "Si se contratare con varios aseguradores un seguro contra el mismo riesgo y por el mismo interés económico".

Este punto lo volveremos a tocar más adelante, al hablar en el capítulo cuarto en una forma más detallada sobre el interés asegurable.

#### 5.- NATURALEZA JURIDICA Y CARACTERISTICAS:

Es oportuno y necesario que nos detengamos brevemente para hacer un análisis sobre los caracteres de nuestro contrato, pues encontraremos en él ciertas peculiaridades. Para su mejor comprensión dividiremos su estudio en los incisos siguientes:

a).- El Seguro Marítimo es un Contrato de Naturaleza CONSENSUAL; pues se perfecciona por el mero consentimiento de las partes. Pero antiguamente fué un contrato solemne que debería constar en un documento que tradicionalmente ha recibido el nombre de póliza. Sostenemos que es un contrato consensual por que como ya lo mencionamos con anterioridad, se perfecciona por el puro consentimiento de las partes y cobra existencia por el solo acuerdo de las voluntades del asegurador y del asegurante independientemente de todo hecho material, como nos dice DANJON (21) aunque normalmente se expide un documento llamado póliza del seguro,-

pero ya veremos más adelante que éste no es más - que un documento probatorio de la existencia del - contrato de seguro. Este punto de vista ha sido - aceptado por nuestro código de comercio, pues su - artículo 812 fué reformado al respecto por decreto de 11 de febrero de 1946 y modificado en su parte-final en el sentido de que el contrato de seguro - no es formal sino consensual. Pues en la parte - concerniente a ello dice: "El contrato no podrá su- jetarse a las condición suspensiva del pago de la- primera prima o de la entrega de la póliza".

Esta idea fué recogida por nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimo y al mismo tiempo - decide una vieja discusión, estableciendo el Siste- ma de la información en su artículo 222 que en su- párrafo primero dice: "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 asegu- dor. Su vigencia no podrá supeditarse a pago de - la prima, a la entrega de la póliza o de cualquier otro documento equivalente".

b).- También se ha señalado tradicional- mente como una característica especial del seguro- marítimo, que es un contrato basado en la Buena Fe de las partes, ya que el asegurador, no tiene gene- ralmente el conocimiento directo de las cosas ase- guradas. (22) Aquí se nos podría objetar que para

eso están las compañías clasificadores, pero nosotros replicaríamos diciendo que a pesar que dichas compañías, con su gran número de agentes, han adquirido gran desarrollo y nos proporcionan toda clase de datos al respecto, no han solucionado más que en una parte este problema.

El principio de la Buena Fe tiende preferentemente a proteger los intereses del asegurador, evitando así que este tenga que sufrir las consecuencias de las inexactitudes o errores del asegurado que probablemente modificarían la opinión que tuviera acerca del riesgo que se asegura. El proponente debe hacer una declaración plena de todos los hechos necesarios para la exacta valoración plena de todos los hechos necesarios para la exacta valoración del riesgo.

Esto siempre lo ha sostenido la doctrina Británica, que ha considerado el principio de la Buena Fe como algo preponderante en el contrato de seguro y como condición precedente a la celebración del mismo.

Los ingleses dicen que todos los contratos son de buena fe, pero que el contrato de seguro es de buena fé "calificada" o de "exquisita" buena fe, ya que desde sus labores, el contrato de seguro ha sido calificado de máxima buena fé, por que el asegurador fía en la palabra del proponente

del seguro, que le informa respecto de las circunstancias del riesgo asegurable. Los ingleses siempre han insistido en su doctrina jurídica y en su derecho consuetudinario. En que el principio de la buena fe es uno de los principales en derechos de seguros. Los hechos relativos a un seguro propuesto, son generalmente conocidos por una sola de las partes: El proponente o asegurante y a pesar de la amplia experiencia de los aseguradores, deben descansar en gran parte, al celebrar el contrato, en la información que el asegurante proporciona, o declara (23).

La calificación de "Uberrimae Fidei" dada por los ingleses a este contrato, corresponde al seguro marítimo mejor que a ningún otro contrato, en atención a que el asegurador se encuentra en buen número de casos a merced de la buena fe del asegurante, ya que la falta de sinceridad de éste se sanciona con la nulidad del contrato.

Nuestro derecho también ha considerado el deber precontractual de descripción del riesgo, como básico en materia de este contrato y así tenemos que los artículos ocho, nueve y diez de nuestra ley sobre Contratos de Seguro, lo establecen categóricamente y los correlativos cuarenta y siete a cincuenta y uno del mismo ordenamiento.

De acuerdo con los artículos cuarenta y siete y cuarenta y ocho de la Ley sobre Contrato

de Seguro, cualquier omisión inexactitud o reticencia de la declaración precontractual del riesgo facultará a la empresa aseguradora para declarar unilateralmente rescindido el contrato, mediante comunicación en forma auténtica al asegurante, que deberá hacerse dentro de los quince días siguientes a la fecha en que dicha empresa de seguros conozca la omisión inexacta de la declaración.

La Ley de navegación y comercio marítimo-también nos dice algo al respecto en la parte final del artículo doscientos veintisiete al estatuir que "En caso de probarse el dolo o la mala fe, el contrato será nulo...". Luego el artículo 238 agrega; "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 asegurante o el gestor del seguro conocían tales vicios o pudieran conocerlos si hubieran obrado con la diligencia normal."

Como hemos hablado de reticencia, es conveniente dar un concepto de ella, ya que, a menudo se le confunde con la falsa declaración. La Reticencia presupone la omisión de datos o circunstancias esenciales que debían darse a conocer al asegurador por el asegurante.

En cambio la Declaración Falsa representa la aportación de datos falaces o erróneos, indu-

ciendo a una equivocada opinión del riesgo. Pero no puede existir la reticencia cuando el asegurador tenía que conocer los datos que no le fueron suministrados o cuando éstos eran notorios, (24) - según se desprende la lectura del artículo 238 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, citado en el párrafo anterior.

c).- El Maestro Cervantes Ahumada sostiene en su cátedra de Derecho Marítimo y Mercantil, que el contrato de seguro NO ES ALEATORIO, al negar categóricamente esta característica al contrato de seguro marítimo, se pronuncia en contra de la generalidad de la doctrina, por que casi todos los autores dicen que el tomar un seguro al asegurador, no sabe si va a perder o a ganar, ya que su prestación depende de un alea, es decir depende de que se realice o no el hecho previsto.

Nosotros consideramos que lo sostenido por el Jurista Mexicano es lo más correcto, pues que en ello estriba precisamente la diferencia entre el seguro moderno y el seguro inicial. El contrato de seguro no es aleatorio porque el asegurador siempre sabe de antemano que va a ganar pues se basa en los datos estadísticos, y el asegurante tampoco pierde, puesto que éste al pagar la prima la agrega a los gastos generales o al precio de la mercancía.

Ripert sostiene con toda razón, que el -  
asegurante ya no realiza un juego o una apuesta, -  
sino que trata simplemente de garantizarse contra-  
una pérdida. El asegurador no efectúa ya un con--  
trato aleatorio, pues no todos los siniestros ocu-  
rrirán al mismo tiempo y le basta calcular el to--  
tal de sus primas y de sus reservas, para tener la  
seguridad casi matemática de que realizará benefi-  
cios. (25) La división extrema de los riesgos, ha  
permitido al asegurador, transformar una operación  
aleatoria en una verdadera industria, como sigue -  
diciendo el mismo Ripert.

El seguro deja de ser aleatorio y solo se  
le podría considerar como tal en el supuesto caso-  
de que lo tomáramos aisladamente, pero el caso es-  
que en la actualidad ya casi no hay aseguradores -  
aislados como lo veremos enseguida al hablar de su  
carácter de Contrato Masivo.

d).- El contrato de seguro está gobernado  
por las leyes o cálculos actuariales, y estadísti-  
camente se determinan las insidencias de los ries-  
gos y se calcula que vá a acaecer: la estadística-  
nos dice cuántos barcos se van a hundir durante el-  
año. Entonces el asegurador moderno no toma un se-  
guro sino que toma una gran masa de seguros, ya -  
que un seguro se compensa con otro. Por eso es -  
que decimos que se trata de un contra-  
to Masivo siguiendo al Maestro Cervantes Ahumada,-

o como lo llaman otros autores, es un contrato de los clasificados como de Empresa, (26) pues en la actualidad ya no hay seguros aislados sino que se trata de una gran concentración de primas, las cuales son fijadas por el Estado con base en los datos estadísticos. Esta concentración de primas es llevada a cabo por grandes empresas aseguradoras.

El asegurador viene desempeñando una nueva función de intermediario, pues el que menos riesgo corre es él. O como dice el Maestro Cervantes Ahumada "para el asegurador, el seguro es el negocio más seguro". Es una actitud de previsión de los aseguradores y se distribuyen el riesgo entre todos y forman un fondo de primas con el cual será indemnizado el que sufra el riesgo, aunque no se sabe de aquel que le va a acaecer; pero éste de todas maneras se realiza. Una vez integrado este fondo, lo ponen en manos del asegurador y este lo hace suyo, pero a cambio de ello se obliga a pagar las consecuencias del riesgo. Desde luego que el cobra algo, por que es un servicio el que presta; de esta manera lo único que hace el asegurador, es recoger de cada uno de los asegurados sus primas y forma con ella dicho fondo para luego una vez integrado dicho fondo de primas, pagar con él los siniestros que acontezcan.

e).- Negamos también categóricamente que nuestro seguro es un contrato de Adhesión, por que



tiva, según lo establece la ley sobre el Contrato de Seguro en su artículo 193 "Todas las disposiciones de la presente Ley tendrán el carácter de imperativas, a no ser que admitan expresamente el pacto en contrario".

f).- Es un contrato BILATERAL y A TITULO=ONEROSO, por que en él ambas partes se ven constreñidas a cumplir con sus derechos y obligaciones recíprocas que surgen desde el momento en que se perfecciona el contrato, es decir, ambos contratantes persiguen beneficios patrimoniales a cambio de sus mutuas prestaciones.

g).- Otra de las características de este contrato es su ejecución continuada por que su contenido no se agota en la realización de una sola prestación sino en prestaciones sucesivas.

Esto es explicable por que durante la expedición marítima pueden ocurrir varios siniestros que den lugar a otras tantas prestaciones sucesivas del asegurador. Se trata por lo tanto de un Contrato de TRACTO SUCESIVO.

h).- Es un contrato esencialmente indemnizatorio o eminentemente compensatorio, por que su finalidad es simplemente reparar el daño sufrido por el asegurante, reintegrando su patrimonio en la parte disminuída por el siniestro, por que el -

asegurante no se puede enriquecer con él, ya que sería un enriquecimiento ilegítimo. En efecto, nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimo, tiene un precepto, como el artículo 226 ya citado y comentado con antelación, destinado a evitar que el aseguramiento en caso de siniestro, represente una suma superior al daño sufrido.

i).- Además de estos caracteres genéricos o comunes, el seguro marítimo presenta un rasgo propio que no aparece en las demás ramas de seguros. Este elemento le da fisonomía propia, lo individualiza entre las demás ramas de seguros contra daños, es el hecho de que su objeto es cubrir los intereses asegurables Contra los Riesgos del Mar. De este elemento es de donde deriva la esencia misma del contrato, ya que es la navegación marítima la que dió las peculiaridades propias del comercio del mar y hace de este contrato su especialidad en el campo del seguro en general.

6.- SU FORMA: El contrato del seguro marítimo es un contrato CONSENSUAL, pero no obstante eso, debe ser probado por escrito como sucede con la mayoría de los contratos marítimos. (28) El contrato de seguro está sometido a disposiciones especiales de la Ley que deben ser observadas por las partes, y así nos encontramos con que éste debe formalizarse por escrito; pero esta formalidad no se prescribe "ad substantiam actus" sino que solamente es "Ad probationem". A este fin se expide pa

ra ello un documento llamado póliza de seguro.

Si sobrevinieran dudas sobre las cláusulas o condiciones particulares del contrato antes de la entrega de la póliza, podrán comprobarse los hechos por todos los medios de prueba admitidos. - Esto lo establece claramente el artículo 222 de nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimo : "a falta de póliza, el contrato se probará por cualquier otro medio de prueba legal". También la Ley sobre Contratos de Seguro hace referencia a ello en su artículo 19, reconociendo a la vez como medio de prueba la confesión.

La póliza a pérdida su carácter solemne, - pues el contrato vale aunque no se haya entregado la póliza, como ya lo dejamos apuntado con anterioridad. Pero el estudio de este documento lo dividiremos en los siguientes incisos, para su explicación:

a) La Póliza: Es un documento que prueba las condiciones bajo las cuales el asegurador garantiza los intereses asegurables, contra los riesgos a que está sujeto, desde que son puestos bajo la responsabilidad del mismo. Este documento probatorio de la existencia del contrato no es incorporativa de derechos. Este carácter probatorio de la póliza ha sido reconocido por la mayor parte de la doctrina, pues su importancia es evidente, ya -

Los datos principales que se acostumbra-  
anotar en el cuerpo de la póliza se encuentran enu-  
merados en el artículo 20 de la Ley sobre Contrato  
de Seguro, pero pueden ser reemplazados por enun-  
ciaciones equivalentes dejadas al arbitrio de las  
partes, ya que la enunciación legal es únicamente  
supletoria de la voluntad de las mismas. Esto se  
desprende de la lectura de la última fracción de  
dicho artículo que a la letra dice: "La póliza de-  
berá contener : VII.- Las demás cláusulas que de-  
ben figurar en la póliza, de acuerdo con las dispo-  
siciones legales, así como las convenidas lícita-  
mente por los contratantes.

A nuestro juicio, los requisitos principa-  
les que la póliza debe contener son: fecha, nombre  
y domicilio de los contratantes, al objeto del se-  
guro, el riesgo, la duración, la prima y la suma en  
que se asegura.

El objeto del seguro determinará que tipo  
de contrato fué celebrado, es decir sirve para po-  
nernos en claro si el seguro ampara el interés Ju-  
rídico Económico que se tiene sobre la mercancía o  
sobre el buque.(30)

La fecha es muy importante de mencionarse  
para los efectos de determinación de la vigencia -  
del contrato y así saber a partir de que momento -  
empiezan a correr los riesgos a cargo del asegura-  
dor, aunque el artículo 234 de la Ley de Navega- -

ción y Comercio Marítimo refiriéndose al seguro sobre mercancías estipuladas "salvo pacto en contrario, la vigencia del seguro sobre mercancías se iniciará en el momento en que sean desembarcadas - en el lugar de su destino y se pongan a disposición del consignatario".

El artículo 241 dice: "Si el seguro sobre el buque vence estando en viaje, se prorrogará de pleno derecho hasta la hora 24 del día en que la nave llegue a su destino final. El asegurado o su representante deberá pagar la prima supletoria". De todas maneras, la fecha sirve para facilitar aún más la prueba de ese contrato.

La suma asegurada se refiere al monto de la indemnización que el asegurador deberá pagar en caso de caso de la realización del riesgo.

El condicional de la póliza fija en diversas cláusulas las estipulaciones que acuerdan - las partes contratantes, para luego venir a constituir ley obligatoria entre las mismas. Su redacción no se encuentra sujeta a un modelo determinado, aunque las compañías aseguradoras tienen pólizas impresas a este fin, adaptadas a cada tipo de seguro, en las cuales hay que llenar las indicaciones de las partes, fecha, intereses asegurados y sus circunstancias, añadiéndose desde luego las condiciones particulares que se estipulen.

Por la variedad de intereses asegurables en el derecho marítimo, tienen que existir diversas clases de pólizas y los complejos circunstancias que pueden concurrir en cada caso de riesgo, dan lugar a la vez, a un crecido número de cláusulas y previsiones(31)

- 1 URIA GONZALEZ.- "El Seguro Marítimo". Ed. BOSCH, Barcelona, 1940, Pág. 8
- 2 CERVANTES AHUMADA, RAUL.- Apuntes de Derecho Marítimo, 1965.
- 3 HAPPERIN, JEAN.- "Los Seguros en el Régimen Capitalista", Madrid, 1942, Pág. 39
- 4 DONATI, ANTIGONO.- "Los Seguros Privados", Ed. - BOSCH, Barcelona, 1960, Pág. 18
- 5 URIA GONZALEZ, RODRIGO.- Op. Cit., Pág. 13
- 6 CERVANTES AHUMADA, RAUL.- Apuntes de derecho Mercantil, 1962.
- 7 URIA GONZALEZ, RODRIGO.- Op. Cit., Pág. 17
- 8 HAPPERIN, JEAN.- Op. Cit., Pág. 55.
- 9 CERVANTES AHUMADA, RAUL.- Apuntes de Derecho Marítimo, 1965.
- 10 HAPPERIN, JEAN.- Op. Cit., Pág. 74
- 11 LORD, CHORLEY.- "Derecho Marítimo", Ed. BOSCH, - Barcelona. 1962, Pág. 409. y ss.
- 12 CERVANTES AHUMADA, RAUL.- Apuntes de Der. Marítimo, 1965.
- 13 HALPERIN, JEAN.- Op. Cit. Pág. 27.
- 14 RUIZ RUEDA, LUIS.- "Revista Mexicana de Seguros", No. 80, 1954, Pág. 10.
- 15 FARINA, FCO.- "Derecho Comercial Marítimo, Ed. - Bosh, Barcelona 1956, Pág. 16
- 16 HALPERIN, JEAN.- Op. Cit, Pág 40.
- 17 RODRIGUEZ Y RODRIGUEZ, JOAQUIN.- Derecho Mercantil, Ed. Porrúa, S.A. México - D.F. 1964. Tomo I.
- 18 MEZZERA ALVAREZ, RODOLFO.- "Derecho Marítimo", - Montevideo, 1956, Pág. 453.
- 19 BENITEZ DE LUGO Y RODRIGUEZ FELIX.- "Tratado de Seguros". Imprenta Radio, S.A., Madrid 1942.

- 20 BRUNETTI, ANTONIO.- "Derecho Marítimo Privado", Ed. Bosh. Barcelona, Pág. 327.
- 21 DANJON, DANIEL.- "Tratado de Derecho Marítimo"- Ed. Reos, S.A., Madrid, 1931 - Pág. 142.
- 22 FARINA, FRANCISCO.- Op. Cit. Pág. 55.
- 23 RUIZ RUEDA, LUIS.- "Revista Mexicana de Seguros", No. 41, Agosto 1951, Pág. 1 y - ss.
- 24 FARINA, FRANCISCO.- Op. Cit. Pág. 61.
- 25 RIPERT, GEORGES.- "Compendio de Derecho Marítimo", Ed. Argentina, B.A. 1954.
- 26 URIA GONZALEZ, RODRIGO.- Op. Cit. Pág. 10
- 27 URIA GONZALEZ, RODRIGO.- Op. Cit. Pág. 17
- 28 RIPERT, GEORGES.- Op. Cit. Pág. 393.
- 29 BARRERA GRAF, JORGE.- "Estudios de Derecho Mercantil", Ed. Porrúa, S.A. México, D.F., 1958
- 30 BARRERA GRAF, JORGE.- Op. Cit. Pág. 84
- 31 FARINA, FRANCISCO.- Op. Cit., Pág. 41.



## CAPITULO II

### LAS PARTES EN EL CONTRATO DEL SEGURO MARITIMO

1.- LA EMPRESA ASECURADORA. En el capítulo precedente dejamos indicado que la naturaleza misma del contrato de seguro marítimo, como en general la de cualquier otra rama, del seguro excluye prácticamente la posibilidad de su ejercicio en operaciones aisladas y al mismo tiempo impone la necesidad de que el asegurador sea siempre una empresa y no un asegurador individual, pues cada día resulta más acentuada la importancia de éste para cubrir los riesgos que representan los valiosos navíos con su grande cargamentos.

URIA GONZALEZ nos dice a propósito lo siguiente: "El Ejercicio del Seguro Marítimo por empresas individuales está ligado al origen mismo de esta institución. Los primeros empresarios de seguros fueron siempre particulares que en la medida de sus fuerzas económicas estipulaban mayor o menor número de contratos, buscando compensar con creces los quebrantos sufridos en una operación con las ganancias que otros les proporcionaban".

"En el correr del tiempo este tipo de asegurador individuo perdura como característico del seguro marítimo, y aún hoy no ha desaparecido totalmente, a pesar de que cada día resulta más patente su importancia para cubrir los riesgos que representan los modernos navíos con sus valiosos cargamentos, y más clara la imposibilidad de organizar en un marco de fuerzas puramente individuales el complicado mecanismo que hace marchar a la empresa aseguradora".

"No existen ya aseguradores individuales en casi ningún país, pero quedan todavía algunas de estas empresas en Alemania, principalmente en forma de Navieros que de manera accesoria y secundaria, se dedican al seguro, en Holanda y, sobre todo, en Inglaterra, único país donde cuentan con una fuerza relativamente grande".

"Acaso la única ventaja que queda asignar a estas empresas individuales sea una facilidad y rapidez de decisión. Pero el ejercicio de la industria tan peligrosa para estos aseguradores que es frecuentísimo verlos organizarse en uniones que reparten entre sus diferentes miembros, hasta el límite de una suma voluntariamente prefijada, el importe de los riesgos asegurados".

El ejemplo más típico e importante de esas uniones de aseguradores individuales es el

que ofrece el conocido Lloyd's de Londres".

A pesar de ésto los aseguradores individuales han sido desplazados, casi en su totalidad, del campo del seguro marítimo por las grandes empresas aseguradoras, pues desde que empiezan las primas empresas colectivas de seguro (segunda mitad del siglo XVIII, primera mitad del siglo XIX - (1) - la derrota del empresario particular se hace inevitable, inclusive, BRUNETTI nos dice que "El asegurador individual como persona física, prácticamente no ha existido nunca", pues afirma que "desde su origen la empresa de seguro, especialmente Marítima dibuja como asociación de personas para asumir seguidamente el carácter de sociedad"(2).

Pero esta afirmación resulta muy atrevida porque en realidad si existieron los aseguradores individuales como lo vimos al hacer referencia a los antecedentes históricos de seguro Marítimo. Por esta razón la época de que hablamos podría ser llamada, como alguien propuso, "Epoca de las Compañías" (3).

Las sociedades dotadas de capitales mas fuertes, de una mayor y más perfecta organización, pueden abarcar un mayor número de contratos y asumir una mayor cantidad de riesgos, lo cual les permite formar un sólido fondo de primas y, con ello, no sólo ofrecer una mayor garantía de solvencia a

los asegurados, sino también reducir considerablemente las tarifas de las primas. Todas estas ventajas hacen que el comerciante se decida apartarse de los aseguradores particulares y dar su preferencia a las fuertes compañías aseguradoras. Pero resulta que también las primitivas sociedades aseguradoras, que por lo general tenían escasa fuerza económica y limitaban su fuerza de acción al territorio en que tenían establecido su domicilio social, se ven obligadas por estas mismas razones y dejar el campo libre a las compañías dotadas de capitales enormes y de una vasta organización del seguro que hoy dominan. (4) En el momento presente puede afirmarse que es indudable el dominio que tienen las sociedades anónimas en el campo del seguro marítimo, BENITEZ DE LUGO nos dice: "Respecto al asegurador son, en general compañías anónimas, y solamente Inglaterra conoce asegurador privado que actúa individualmente actuando así las llamadas "Under writes of Loyd's" que forman uniones de personas al lado de sociedades por acciones para la confrontación del seguro marítimo.

La estructura netamente capitalista de las sociedades anónimas proporciona al asegurante una posición totalmente independiente, absolutamente desligada de la suerte de los socios, ni responde de las obligaciones de la sociedad ni participa de sus ganancias. El asegurante viene a ser un

cliente más que se aprovecha de las ventajas que le proporciona el hecho de la constitución y existencia de la sociedad anónima, limitandose únicamente a pagar una prima fija y determinada.

Uría González nos describe claramente la distinta estructura jurídica de las sociedades Mutuas de seguros con las siguientes palabras "En las sociedades Mutuas ocurren las cosas de muy distinto modo, la estipulación de un seguro con estas sociedades implica para el asegurado la adquisición de la cualidad de socio, queda limitado, ilimitadamente afectado por las obligaciones sociales, adquiere derecho a participar en las ganancias de la sociedad y las retribuciones del seguro tienen al mismo tiempo carácter de aportación de socio.

A) SUS OBLIGACIONES: Una vez que se ha realizado el riesgo o sea el siniestro, inmediatamente surgen las obligaciones de la empresa aseguradora, pero la obligación mas importante de todas consiste en indemnizar el daño sufrido por los intereses asegurados en el lugar, tiempo y forma que se hayan convenido por las partes. Con respecto a la indemnización a que nos venimos refiriendo, existe en el seguro marítimo una dualidad de procedimientos admitidos por nuestro derecho y ellos son: el de acción de Avería y el especial de abandono (5) o Dejación como la llama Fariña, de cuyo estudio nos ocuparemos en seguida:

a) ACCION DE AVERIA: Se da nombre de - - acción de avería a aquel procedimiento por medio - del cual el asegurante pone en marcha la máquina-- ría judicial al presentar su reclamación en los - términos y con todos los requisitos legales, de - una indemnización basada en el perjuicio sufrido, - Pues, corresponde al asegurante acreditar las pér- didas o daño como fundamento de su reclamación del pago. Este procedimiento es igual al que siguen - todas las demás clases de seguros y es el más - - usual, pues tiene un mayor campo de aplicación ya- que puede ejercitarse en cualquier tipo de sinies- tro, mientras que el abandono queda reservado a - los llamados "Siniestros Mayores", (6) es decir, - sólo es aplicable a las grandes pérdidas: en el su puesto caso de que ambos procedimientos sean posi- bles, el derecho de opción corresponde al aseguran- te, pues en la elección del procedimiento a seguir decide la libre voluntad de los asegurantes.

Nuestro ya derogado Código de Comercio - considera en su artículo 848 como pérdida total - total del buque cuando su valor se veía disminuído en tres cuartas partes, y cuando se trataba de - - otro daño, la reparación debería ser pagada por el- asegurador en dos terceras partes según el artícu- lo 846 del mismo ordenamiento jurídico mencionado, pero atendiendo a lo que dispone nuestra moderna - Ley de Comercio Marítimo en su artículo 243 "El da

ño al buque puede ser reparado o indemnizado a cargo del asegurador. Si el navío o el capitán debidamente autorizado opta por la reparación, el asegurador tendrá derecho a vigilar la ejecución de la misma. Si opta por la indemnización, ésta se pagará en la cantidad promedio que resulte del cálculo de valores entre nuevo y viejo. El cálculo de los valores a falta de acuerdo entre las partes se computará según estimación de los peritos".

Y luego el artículo siguiente establece:- "Se considerará valor del buque el que tenga al iniciarse el riesgo". De la lectura del primer precepto deducimos que el asegurante también tiene opción entre la reparación de buque o indemnizado. De ese mismo artículo también deducimos que se hace una apreciación de nuevo a viejo para fijar el daño, pues casi siempre después de afectados las reparaciones viene un aumento en el valor del buque y esto hay que tomarlo en cuenta para dicha liquidación.

Pero como nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimo nada más nos marca pautas, no indica el camino a seguir, y no nos da normas precisas a través de las cuales podamos apreciar dicha deducción. En la práctica se recurre a las famosas reglas de YORK Y AMBERES las cuales son una copia, de usos y principios, pues no se trata de una norma oficial. (7) y que su regla XIII lo estatuye

con toda claridad si acaso no se pusieron de acuerdo las partes para llevar a cabo el cálculo de valores, éste se computará con la intervención de peritos.

Cuando se trata de la pérdida total de la mercancía, el procedimiento es igual que en la del buque, pues su valor viene indicado en la póliza y ello crea la presunción de que el asegurador admite como exacta la valuación, o bien de acuerdo con el valor de la factura, si la pérdida es parcial, - el daño se obtiene deduciendo del valor total de la carga, el de la mercancía cuyo interés ha sido asegurado pero en caso de que no exista pérdida si no un simple deterioro se compara el valor que no se obtendría si hubiese llegado al punto de destino en el importe de la avería, esto lo dice claramente la Ley de Navegación y Comercio Marítimo en su artículo 260 "Para la Liquidación de la avería gruesa o común, se tomará como base el valor que la mercancía tenga o haya de tener la fecha y puerto de llegada".

El asegurador también tiene la obligación de pagar los gastos legítimos ocasionados por los actos realizados por el asegurante (en los términos del artículo 231 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, desde luego salvo pacto en contrario, según dice dicho artículo. El fundamento de esta obligación estriba en que dichos gastos sean-



hechos en beneficio del asegurador.

b) EL ABANDONO. El otro procedimiento que se puede seguir para exigir al asegurador el importe de la suma asegurada, es el de abandono. Pero éste no debe entenderse en su significado jurídico ordinario de que una persona puede librarse de una obligación, sino que por medio de esta institución, exclusiva del Seguro Marítimo, el asegurante que ha resultado perjudicado por cierto siniestro, puede exigir al asegurador la suma asegurable. (8) O como dice el maestro Raúl Cervantes Ahumada, es una acción que tiene el asegurante de dejar la nave en poder del asegurador y así poder cobrar el seguro, es decir, por medio de esa figura jurídica, el asegurador se subroga en los derechos del asegurante después de haber pagado al seguro.

El abandono, en nuestro derecho, tiene carácter de negocio BILATERAL, pues para que tenga lugar no sólo es necesario que haga su declaración el asegurante, sino que se refiere a la aceptación del asegurador o a la declaración judicial, ya que se le brinda al mismo la oportunidad de objetarlo. Esto lo establece el artículo 250 la Ley de Navegación y Comercio Marítimo "El asegurador perderá el derecho de objetar el abandono, sino lo hace dentro de los quince días siguientes a aquel en que se reciba la declaración". O como dice FARIÑA; El asegurador puede aceptar la dejación que le ha si-

do notificada o negarse a admitirla. En esta último caso el asegurador tendrá que dar validez a su derecho planteado judicialmente por la dejación rechazada".

Por supuesto para la liquidación por abandono es, no sólo que, como en caso de avería, haya ocurrido un siniestro que corresponda a la naturaleza, al interés y a las delimitaciones causales, temporales y especiales del riesgo previsto en el contrato, sino que haya ocurrido un siniestro que signifique pérdida total o casi total del interés asegurado. Es decir, que la liquidación del daño por medio de tal sistema, no se ejercita en cualquier tipo de siniestros, sino sólo en aquellos que establezca la ley y que tradicionalmente la doctrina les ha dado el nombre de "Siniestros Mayores". Los que nuestra ley admite son los siguientes:

1' La imposibilidad del buque para navegar producida por cualquier accidente de mar, es motivo para el ejercicio del abandono para ello es necesario que no sea susceptible de repararlo o que la reparación resulte muy costosa.

Respecto a las mercancías dañadas o perdidas, el asegurante puede abandonarlos en la misma forma según se desprende de la lectura del artículo 248 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo: "Cuando el buque se presuma perdido o quede im

posibilitado para navegar, las mercancías aseguradas podrán abandonarse y exigirse el monto total - del seguro, si no son reembarcadas en el término de tres meses".

2' La falta de noticias sobre el buque durante treinta días después del plazo normal para su arribo al puerto de destino. La falta de noticias debe ser general para que opere el abandono, y por tanto exigir la suma asegurada. Lo mismo sucede en el caso de las mercancías que estuvieran en el buque, según lo dejamos explicado en el párrafo anterior.

En este aspecto la Ley de Navegación y Comercio Marítimo nos da un adelanto notable, pues el Art.249 dice textualmente "El buque se considerará perdido si transcurridos treinta días después del plazo normal para su arribo sin que llegue a su destino y no se tenga noticias de él". El adelanto estriba en que nuestro antiguo Código de Comercio establecía en su artículo 873 el plazo de un año para la falta de noticias sobre el buque si se trataba de un viaje ordinario y de dos años para los viajes largos, en cambio la Ley de Navegación y Comercio Marítimo lo redujo a treinta días después del plazo normal en que debería llegar a su destino tomando en cuenta los medios expedidos de comunicación de nuestra era.

3' El Naufragio, que aunque la Ley de Navegación y Comercio Marítimo nos lo define, - consideramos que se trata de hundimientos o inmersión de la nave ya que de otra manera no habría - ninguna diferencia con inhabilitación del buque para navegar, en la que éste queda sobre la superficie de las aguas. El artículo 139 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo nos dice algo al respecto: "podrá abandonarse el buque naufragado y su abandono producirá los mismos efectos jurídicos de los demás casos".

4' Nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimo no nos menciona inexplicablemente como - causa de abandono toda pérdida que disminuya en - tres o cuatro partes el valor asegurado, pero nosotros sí consideramos importante incluirla aquí, en cambio en el PROYECTO DE ORDENANZAS DE LA NAVEGACION MARITIMA sí se hace mención a ellos, pues en su artículo 43, inciso b), en el capítulo cuarto - del título tercero, dice "El beneficiario podrá - abandonar al asegurador las cosas aseguradas y exigir el monto total del seguro: b).- Si el costo - de la reparación de la nave alcanza tres cuartas - partes del valor asegurable. (9) o si los daños sufridos por la mercancía alcanzan la misma proporción".

Después de haber analizado aunque sea solamente el artículo 240 de la Ley de Navegación

y Comercio Marítimo nos dice: "El asegurador será responsable, si no se pacta lo contrario de las cantidades que el asegurado deba a terceros, por daños ocasionados por el abordaje. Si el asegurado fuera demandado deberá denunciar el juicio al asegurador quien deberá hacer valer las excepciones que competan al asegurador". Este artículo, así como los dos anteriores plasman en la Ley ciertas obligaciones que están dentro de la facultad de asegurados de aceptarlos o no, pues dichos artículos dicen que es "Salvo pacto en contrario".

B).- SUS DERECHOS. El asegurador tiene varios derechos correlativos frente al asegurante, los cuales estudiaremos mejor al hacer referencias a las obligaciones del segundo, pues éstas y aquellas no son más que prestaciones recíprocas que sólo varían tomando en cuenta el ángulo desde que se les mire, ya sea del asegurador o del asegurante.- Pero lo que si consideramos importante señalar, es que el asegurador se subroga en los derechos que correspondan al asegurante frente a terceros y para tal efecto lo analizaremos en seguida.

a).- SUBROGACION DEL ASEGURADOR. El principio según el cual, el asegurador que ha indemnizado al asegurante se subroga automáticamente en los derechos de éste contra el autor responsable del daño, aparece reconocido en casi todas las legislaciones y entre ellas la nuestra, tal como lo-

reza el artículo 245 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo. "El asegurador que indemnice por los daños que cubra el seguro, se subroga en los derechos y acciones que corresponden al beneficiario contra terceros por responsabilidad de éstos - en los daños sufridos, hasta el valor de lo pagado."

El asegurador que ha pagado la indemnización, queda subrogado en los derechos del asegurado con respecto a terceros responsables, explicándose, dicha subrogación como consecuencia lógica - del pago de la indemnización, pues el asegurado - una vez indemnizado, no puede dirigir su acción - contra el responsable del daño, porque de otro modo sería resarcido dos veces y obtendría del seguro un evidente lucro.

También se evita que el responsable del daño resulte beneficiario hasta el punto de verse librado de los efectos de su culpa por la existencia de un contrato de seguro al cual es totalmente extraño. Pero es necesario tener en cuenta que en caso de liquidación por abandono, la transmisión de los derechos y acciones con respecto a los terceros responsables se produce por la declaración de abandono y, por consiguiente, resulta anticipada - con relación al pago.

La subrogación otorga al asegurador estrictamente los derechos que puedan corresponder -

al asegurante contra los terceros responsables que por malicia o culpa causaban la pérdida de los objetos asegurados, en tal virtud, estos pueden oponer al asegurador las mismas excepciones que invocarían frente al asegurante para rechazar su reclamación.

La subrogación únicamente valdrá hasta la concurrencia de la indemnización de avería pagada efectivamente por el asegurador, pues éste no puede ejercitarla por un mayor valor. Este principio es también aceptado por nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimo, lo cual nos parece un gran acierto de nuestro legislador, pues hemos visto en nuestro capítulo anterior que el Seguro Marítimo es eminentemente compensatorio. En efecto, el artículo 245 es explícito en su parte final al decir: "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 responsabilidad de éstos en los daños sufridos hasta el valor de lo pagado". Este artículo lo relacionamos con la parte final del 226 que establece el límite hasta el cual está obligado a pagar el asegurador por concepto de indemnización al decir: "La suma asegurada por daños y perjuicios pactados será el límite de las obligaciones del asegurador, pero sólo estará obligado a cubrir los daños efectivamente causados". Así como no sería justo que el asegurante lucrara con el se

guro, tampoco sería razonable que el asegurador obtuviera por medio de la subrogación una suma superior a aquella que ha pagado al asegurante, enriqueciéndose así a costa del responsable del daño. Esta regla también procede en el caso de que el asegurante a consecuencia de una liquidación amistosa, consiente en una reducción de la Indemnización, - pues sólo hasta el montante de la suma realmente - pagada o desembolsada, será admisible la subrogación.

2.- SITUACION DEL ASEGURANTE. En nuestro primer capítulo, al hacer el estudio de las características del contrato de seguro marítimo, dijimos que éste no es un contrato de adhesión, y también hicimos notar que frente a las grandes empresas, están también grandes empresas naviales que - contratan con aquéllos el seguro marítimo. El asegurante, en el seguro de cuyo estudio nos ocupamos, es casi siempre, una gran potencia económica que - a veces supera a las empresas aseguradoras y éstos se ven obligados a recurrir al reaseguro, Por - eso es que, en el seguro marítimo, el asegurante - puede discutir ampliamente las condiciones en que se contrata.

a) SU DENOMINACION. En todo el desarrollo del presente tratado hemos llamado al asegurado, junto con el maestro RAUL CERVANTES AHUMADA, con



otro nombre distinto del que se le ha dado tradicionalmente o sea el de "ASEGURANTE" por considerarlo más técnico y para evitar las confusiones que pudieran presentarse con otros términos que utilizan en materia de seguros, pues con el nombre de "asegurado" se le designa muchas veces al beneficiario del seguro y a la cosa asegurada. Estas son las razones por lo que el jurista Mexicano Cervantes Ahumada llama mejor "asegurante" al que contrata el seguro. Nosotros nos inclinamos también por esta denominación, como ya lo hemos venido repitiendo, y así evitamos la confusión que pudiera haber con relación al beneficiario, pues éste es el que tiene el interés jurídico-económico dañado.

EL PROYECTO PARA EL NUEVO CODIGO DE COMERCIO. También lo llama "asegurante", pues la comisión redactora llegó a la conclusión de que debería tener un término propio con que se le llamara al contrato de seguro, nada más que en el citado proyecto le dá dicha denominación indistintamente, tanto al "asegurado" como al "beneficiario" y puede dar lugar a las confusiones de que ya hemos hablado.

Nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimo continúa llamando "asegurado" al "asegurante", pero en el proyecto de ordenanzas de la Navegación Marítima (10) que fué presentado ante el H. Senado de la República, siguiendo la vieja tradición His-

pano-Mexicana en dicha terminología, encontramos con que sí se le llama "Asegurante". Pero es que - como su mismo autor el Dr. Raúl Cervantes Ahumada, nos explica en un comentario que hace en dicha Ley de Navegación y Comercio Marítimo "hasta en las co rrecciones de estilo, se hicieron modificaciones - infundadas" y luego nos hace una enumeración de - ellas. Así, pues, tenemos que el proyecto modificado, aunque no fundamentalmente, se llegó a con-- vertir en la actual Ley de Navegación y Comercio - Marítimo.

Consideramos necesario citar la bién como antecedentes de dicha Ley de Navegación y Comercio Marítimos, el PROYECTO DE CODIGO MARITIMO UNIFORME PARA LOS PAISES CENTROAMERICANOS, en el que se tie nen en cuenta los precedentes de la legislación - comparada, las recopilaciones de usos marítimos y - las convenciones internacionales, y lo que más nos interesa, que también llama al contratante del se- guro "Asegurante".

b) SUS OBLIGACIONES. Siguiendo a Rodrigo- Uría., que estudia el Derecho Español, nosotros -- también distinguiremos tres momentos sucesivos y - distintos en las obligaciones que en el contrato - de seguro marítimo impone al asegurante, al hacer- un estudio de nuestro derecho. Ello son:

I.- En el acto de la conclusión, o mejor,

de perfeccionamiento del Contrato. Como el asegurador no puede, generalmente, comprobar los datos e indicaciones que el asegurante suministra respecto a los objetos sobre los que recae el seguro Marítimo, que de buena Fé es indispensable dicho contrato, aparece como obligaciones primordiales del asegurante al formalizar el mismo, el asegurador necesita conocer todos aquellos datos que le permitan apreciar la importancia y posibilidad el riesgo que va asumir para lo cual se ve en la necesidad de solicitar el concurso del propio asegurante y a depositar su confianza en las indicaciones proporcionadas por este último. Esto, desde luego, crea una situación desigual y desventajosa para el asegurador, y para corregirla nuestro legislador se vio en la necesidad de dictar una regla que impone al asegurante la obligación de proporcionar al asegurador en el momento de la celebración del contrato todos los datos necesarios para una justa apreciación del riesgo, sin recurrir en reticencia ni falsa declaración. Tal es el espíritu de nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos que en su artículo 283 dice: "El asegurador responderá, salvo pacto en contrario, de todos los daños y pérdidas ocasionadas por vicios ocultos de la cosa, a menos que pruebe que él asegurador o el gestor del seguro conocían tales vicios o pudieran conocerlos si hubieren obrado con la diligencia normal"

Esta regla ha presentado grandísima utilidad al seguro marítimo pues al forzar a las partes a obrar con absoluta buena fé y entera diligencia, y permite, así, alcanzar un grado superior de celeridad en la contratación del seguro. En relación con este quedan ya expuestos los conceptos de falsedad y reticencia en el primer capítulo, al cual nos remitimos. Pero de todas maneras consideramos necesario repetir que para la declaración falsa o inexacta basta con que lo manifestado no esté de acuerdo con la realidad.

Y respecto a las omisiones, creemos, junto con Rodrigo Uría, que se trata de una sanción impuesta por el legislador, ha la obligación positiva de hablar siempre y cuando la omisión no proceda de la ignorancia del asegurante, respecto a los daños de la cosa, así como tampoco exista culpa o negligencia de su parte. El deber del asegurante sólo alcanza pues, a las circunstancias por él conocidas, ya que éste tiene el deber de hablar y se sanciona su silencio, pero no puede estar obligado a manifestar aquello que no conoce. La reticencia no puede referirse mas que a las circunstancias conocidas o que normalmente deban conocerse. Esta reserva es de todo punto necesaria para evitar que el asegurador se escude en una supuesta ignorancia, pues si es su falta de conoci--

mientos ha habido culpa o negligencia, las circunstancias, deben reputarse conocidas.

II.- Obligaciones que nacen en el Curso - del Contrato. La obligación principal del asegurante es pagar la prima,. En relación con la prima, ya hemos expresado que es la contraprestación por el riesgo ocurrido, pero aquí sólo nos detendremos brevemente a hablar de ello.

La persona obligada al pago de la prima - es el asegurante o contratante del seguro, ya que él es el que suscribe la póliza y no el beneficiario del mismo, pues ya hemos visto que siempre dicha persona coinciden. Este principio es aplicable al caso del seguro "Por cuenta de a quien corresponda".

Como la Ley de Navegación y Comercio Marítimo no nos dice nada con respecto al lugar en que se debe hacer el pago (11) de la prima, se sobreentiende que se deja al arbitrio de las partes la determinación del mismo, pero si éstos no pactan nada al respecto, el contratante deberá pagar la prima en su domicilio de acuerdo con lo establecido por la Ley sobre Contrato de Seguro en su artículo 31 refiriéndose al seguro en general. En - - cuanto al precio y la forma de pago también se está a lo convenido por las partes.

III.- Obligaciones que nacen con la realización del riesgo (Siniestro). Una vez que el riesgo se ha realizado, inmediatamente surgen una serie de obligaciones para el asegurante:

1.- El asegurante tiene el deber de tomar toda clase de medidas con el objeto de aminorar el siniestro, sin embargo, la Ley de Navegación y Comercio Marítimo nada más hace mención de ello como una obligación facultativa, pues dice textualmente su artículo 231 "Si ocurriese el Siniestro, el gestor del seguro o el beneficiario de la póliza, "PODRAN" realizar todos los actos que tiendan a evitar o 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". En cambio, estudiando el Proyecto de Ordenanzas de la Navegación Marítima encontramos que el párrafo primero de su artículo 20 del título tercero en el capítulo relativo al Seguro Marítimo, dice "Si ocurriere el Siniestro, el asegurante o el beneficiario de la póliza tendrá el DERECHO de realizar todos los actos que tienda a evitar o a disminuir el riesgo. Si no hubiere peligro en la demora pedirán instrucciones al asegurador y se atenderán a ellas". Como puede verse, El Proyecto dice que es un DERECHO del asegurante o beneficiario. Nos parece mejor la redacción del artículo citado del Proyecto de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo nada más menciona al beneficiario, pero no

Estamos de acuerdo en que sea un derecho, sino que se trata de una obligación y su fundamento creemos encontrarlo en el hecho de que es precisamente el asegurante quien está en mejor situación de salvar y proteger los intereses asegurados. Desde luego, que inmediatamente surge también la obligación, - por parte del asegurador, de reitegrarle al asegurado los gastos legítimos que para el salvamento-hubiere efectuado, hasta la concurrencia del valor real de los mismos, como ya lo dejé dicho anteriormente.

Por lo demás, tanto el artículo 231 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos son muy claros en sus enunciados.

2.- Para poder indemnizar, el asegurante debe probar el siniestro y la pérdida de las cosas por el riesgo en el momento de su realización. Esto lo encontramos plasmado en el texto del artículo 225 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos que dice: "El pago del importe del seguro será cubierto a más tardar treinta días después de que el asegurador haya recibido los documentos de informaciones que funde la reclamación".

c) SUS DERECHOS. En este inciso únicamente nos limitaremos a repetir lo dicho al inicio - del inciso b) del punto uno de este capítulo, o sea, que las obligaciones y derechos existentes entre asegurante y asegurador no son más que presta-

ciones recíprocas y que todo depende del ángulo - desde donde se mire por lo tanto, aquí nada más diremos que los derechos más importantes del asegurado son los ya estudiados: La acción de Avería y la acción de Abandono.

Para concluir el presente capítulo transcribiremos un párrafo en donde creemos que RIPERT resume lo más esencial del punto que fué objeto de estudio en esta parte de nuestro programa a seguir. Este autor dice: "El asegurador contrata solamente una obligación condicional; para la indemnización de seguro si sobreviene el riesgo". El asegurado - tiene dos obligaciones: Una es fijar, el pago de - la otra, que consiste en hacer algunas declaraciones o tomar ciertas medidas, funciona solamente en el caso que sobrevenga un riesgo."



- 1 GRATTON, JULIO.- "Esquema de una Historia del Seguro". Ed. Aragúa, Buenos Aires 1955, Pág. 1
- 2 BRUNETTI, ANTONIO.- Op. Citada Pág. 356.
- 3 HALPERIN, JEAN.- Op. Citada Pág. 63
- 4 BENITEZ DE LUGO REYMUNDO LUIS.- "Tratado de Seguro" Ed. Reus Madrid, 1955. Pág. 461.
- 5 DONATI ANTIGONO.- Op. Citada Pág. 339.
- 6 URIA GONZALEZ, RODRIGO.- Op. Citada Pág. 157.
- 7 CERVANTES AHUMADA, RAUL.- Apuntes de derecho Ma  
rítimo, 1964 y 1965.
- 8 URIA GONZALEZ, RODRIGO.- Op. Citada Pág. 172.
- 9 DONATI, ANTIGONO. Op. Citada. Pág. 342.
- 10 CERVANTES AHUMADA, RAUL.- Proyecto de Ordenanzas  
de la Navegación Marítima. Méxi  
co, D. F. 1962.
- 11 DONATI, ANTIGONO.- Op. CITADA Pág. 347.

### CAPITULO III

#### RIESGOS PROPIOS DE LA NAVEGACION MARITIMA

1.- CONCEPTO Y EXTENSION DEL MISMO. Innumerables riesgos (de origen natural, humano o mixto) dominan al hombre, amenazan, ya su mismo persona física y, en consecuencia, su potencialidad económica, ya sus bienes, pudiéndose decir que de la cuna a la sepultura el hombre está siempre sometido a riesgo y su vida está dominada por la inseguridad del porvenir. Ante tales circunstancias, éste puede permanecer indiferente e inactivo con respecto al riesgo, pero también puede actuar para prevenirlo. (1)

Es mediante el contrato de seguro que el hombre puede, asumiendo el carácter de asegurante, transferir al asegurador los riesgos cuya realización pueden causarle un daño; de ahí que el riesgo sea un importante elemento del contrato, del que deriva para el asegurador la obligación de indemnizar a su contratante. (2)

Luego entonces, la existencia del riesgo es indispensable en el contrato de seguro, ya que si la cosa cuyo interés se asegura no está sometida al riesgo, el seguro deja de existir. Tan es así que, nuestra Ley sobre el Contrato de Seguro en sus artículos 45 y 88 declara la nulidad de dicho contrato siempre que el asegurador conociere la cesación del riesgo o el asegurante la existencia del siniestro.

El artículo 88 de la Ley sobre el Contrato de Seguro, refiriéndose al contrato de seguro contra daños, dice claramente en su párrafo primero: "El contrato será nulo si en el momento de su celebración la cosa asegurada ha parecido o no puede seguir expuesta y a los riesgos". Esto es fácilmente explicable por que el seguro carecería de sentido si el riesgo ya se hubiera cumplido, es decir, si ya se hubiera producido el siniestro o si los intereses asegurables ya estuvieran a salvo, FARIÑA nos dice con toda certeza que "El Riesgo debe ser real. Si no tiene esa realidad de posible producción como en el caso de no salir el buque al mar o de no embarcarse las mercancías a los efectos de cobertura de riesgos de mar, desaparece el seguro. "Uría González también replica con toda claridad cómo las normas del seguro marítimo no admiten la eficacia del riesgo ficticio, ya que el riesgo debe ser real e inminente. Pues en la parte histórica de nuestro primer capítulo vimos que-

el seguro es una creación del Derecho Marítimo, ya que nace precisamente como una consecuencia de la necesidad que tienen los navieros y los comerciantes de eludir la responsabilidad del riesgo marítimo.

La idea general del riesgo supone la existencia de una situación en la que sea posible la realización de un acontecimiento dañoso. El contrato de seguro presupone necesariamente la existencia de una situación en la que sea posible la realización de ese evento dañoso, pues si tal situación faltase el seguro no tendría razón de ser y el asegurante no buscaría la protección que le presta la empresa aseguradora. La posibilidad de que surja un evento capaz de dañar al interés asegurado en lo que constituye el riesgo en el seguro, o bien como dice el Dr. RAUL CERVANTES AHUMADA, es la exposición a un acontecimiento dañoso e incierto. (3)

Puntualizando más, el riesgo consiste en la posibilidad de que se produzca el siniestro contra la cual busca protección el asegurante en vista de los trastornos económicos que dicho siniestro pueda ocasionarle. (4)

Los riesgos cubiertos por el Seguro Marítimo son aquéllos denominados indistintamente - - "Riesgos Marítimos" o "Riesgos de la Navegación". - De ambas denominaciones, creemos al igual que Uría

González, que es más propia y exacta la segunda, - ya que la primera puede dar origen a confusiones, - induciendo a una identificación de la causa del - riesgo con la noción del mar como factor generador del Siniestro. Concepción que resultaría demasiado estrecha, porque, si en ocasiones es la acción exclusiva y directa del mar la productora de los daños (por Ejemplo: Tempestad, Naufragio, Echazón), - muchas veces el mar no es más que el medio natural en el que el siniestro se origina por causas total mente ajenas a su acción, debidas al hecho del hom bre o al caso fortuito (por Ejemplo: Fuego, explosión, abordaje, Saqueo, Guerra, etc.) y sín, como veremos en seguida, en ocasiones ni siquiera puede decirse que sea el mar el escenario de los riesgo. A la complejidad de los riesgos cubiertos por el - seguro marítimo se adapta mejor la segunda denominación antes mencionada.

Unas veces en razón de la navegación mixta (Marítimo-Fluvial) que se ven obligados a efectuar los buques, descarga, que viene a ser como un preliminar o continuación del viaje o transporte - Marítimo, y finalmente a causa de la Naturaleza y - destino especial de cada buque, se ha ido operando una extensión sistemática dle concepto de riesgo - de la navegación hacia los riesgos terrestres, Has ta el punto de que apenas y quedan excluidos de su esfera o contenido otros riesgos que aquellos nada tienen que ver con la navegación en sí con el bu--

que o carga transportada. En la actualidad el seguro marítimo cubre en todos los países una serie de riesgos que por su propia naturaleza deberían de ser cubiertos por el seguro terrestre. Los aseguradores, bien sea por conveniencia propia, bien por motivos de concurrencia, han cedido a las exigencias de los asegurantes y aceptan numerosas extensiones de riesgo, de acuerdo con la práctica comercial. FARIÑA, nos dice "se admite que en principio, el riesgo sobre que se estipula el seguro marítimo es un "Riesgo de mar", en el sentido más amplio del término. Pero aún en ese amplio alcance, no son exactos. En la concepción moderna del riesgo que puede ser cubierto por el seguro marítimo se comprenden riesgos que son típicamente terrestres, como los buques que no están navegando ni flotando (en dique seco, en reparaciones, en astillero para botadura) o de mercancías al margen de los peligros del mar. Todos estos casos de riesgo se admiten convencionalmente en el seguro marítimo, aunque, teóricamente en muchos casos, es imposible hallar una justificación jurídica, cosa distinta de la conveniencia práctica para su encuadramiento en los llamados riesgos de mar o riesgo de la navegación. Muchos de esos riesgos ni por su naturaleza, ni por la causa, ni por el lugar en que se producen, pueden ser calificados de riesgos marítimos; ejem. el frecuentísimo caso de

robo de mercancías en muelles, el caso de incendio de un buque que se halla en reconversión o reparación en un astillero; y sigue diciendo más adelante "No existe pues un concepto genérico y preciso del riesgo marítimo. Existen riesgos muy variados y su encaje concreto en el concepto de riesgo marítimo es una cuestión de hecho que debe resolverse, según los usos, del seguro marítimo".

Ahora pasaremos a estudiar aunque sea someramente, los riesgos que no sean cubiertos normalmente por el seguro marítimo, a los cuales dedicaremos el inciso siguiente.

a) RIESGOS EXCLUIDOS.- De la lectura de los artículos 238, 239 y 240 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, que habla de que el asegurador responderá. "Salvo pacto en contrario" de los daños y pérdidas ocasionadas por los vicios ocultos de la cosa, por las sumas que correspondan a las mercancías por contribuciones de averías gruesas o comunes y de las cantidades que el asegurado deba a terceros por daños ocasionados por abordaje, se han usado como sinónimas las expresiones "Choques" "abordajes" y que por "Choque" antiguamente se entendía cuando un navío embestía a otro; y por "Abordaje" el acto voluntario de acercarse un navío a otro para permitir el paso de su tripulación a los efectos de vencer a la tripula--

ción enemiga como una maniobra de combate. Pero - la tendencia actual de la doctrina es la de emplear únicamente el termino "abordaje" para calificar a este acontecimiento náutico de tan graves consecuencias. Pero lo que más nos interesa a nosotros es el problema que se presenta "cuando el abordaje tenga lugar entre buques pertenecientes a un mismo dueño, pues existen en algunos casos interés en someter ese abordaje al juicio respectivo a los efectos de determinación de la culpabilidad. - La razón de ello estriba en que cada buque debe considerarse como que forma una fortuna, independiente y separada ("Fortuna de Mar"), con su propio activo y pasivo; y que como cada uno de estos buques puede estar asegurado en compañías de seguros diferentes, o bien reasegurados en distintas compañías, puede existir, de determinar la proporción de los daños causados.

Respectivamente desprendemos que el seguro marítimo descansa en nuestra legislación sobre el principio de la UNIVERSIDAD DEL RIESGO (como la llama URIA GONZALEZ), pues no cubre un número limitado de riesgos determinados de antemano. El asegurador soporta la posibilidad sólo se detiene ante los supuestos de exclusión señalados por la Ley o por las partes. Estos supuestos son los llamados "Riesgos Excluidos", y nuestra Ley de Navegación y



Comercio Marítimos con templa este caso específicamente en su artículo 233 al decir "Aún cuando la póliza se haya expedido contra todo riesgo salvo pacto expreso en contrario, el asegurador no responderá de los daños y pérdidas motivados por cualquiera de las causas enumeradas en los artículos 831 del Código de Comercio".

Aquí abriremos un paréntesis para transcribir textualmente las palabras del Maestro RAUL-CERVANTES AHUMADA, autor del proyecto de ordenanzas, en que hace una justa crítica al legislador con motivo de la redacción del artículo que acabamos de citar, diciendo: "En cuanto otras modificaciones del artículo, pasemos hacer referencia, por vía de ejemplo, al artículo 233 que dice: "Cuando la póliza se haya expedido contra todo riesgo, salvo pacto expreso en contrario, el asegurador no respondera de las pérdidas y daños motivados por cualquiera de las causas enumeradas en el artículo 833 del Código de Comercio. El texto correspondiente del proyecto era el que sigue: "Aun cuando la póliza contenga la expresión" "todo riesgo" el asegurador no responderá salvo pacto expreso, de pérdidas y daños cuando por vicios intrínsecos de la cosa, guerra civil o extranjera, o motines". (Continúa diciendonos Cervantes Ahumada) que es clara la inconveniencia de hacer que una ley nueva un reenvío incorporativo a un artículo de la ley que se deroga". (5)

Después de haber hecho esta importantísima observación, creemos necesario, ante la instancia de nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos, transcribir el artículo 831 del derogado Código de Comercio: "Artículo 831.- Salvo pacto expreso en contrario, los aseguradores no responderán de los daños y los perjuicios que sobrevengan a las cosas aseguradas, por cualquiera de las causas siguientes, aunque no se hayan excluído en la póliza:

- I.- Cambio voluntario de derrotero de viaje o e - buque, sin expreso consentimiento de los ase--guradores;
- II.- Separación espontánea de un convoy, cuando se hubiera estipulado que irían en conserva con - él;
- III.- Prolongación de viaje a un puerto más remoto que el designado por el seguro.
- IV.- Disposición arbitraria y contrarias a la póliza de fletemente y al conocimiento, tomadas - por orden del fletante, cargadores y fletado--res;
- V.- Riesgos de Guerra.
- VI.- Merma, derramas y dispendios procedentes de la naturaleza de las cosas aseguradas.

En cualquiera de estos casos los asegura--dores harán suyo el premio, siempre que hubieren -

empezado a correr el riesgo".

Al cuadro de riesgos excluidos que nos presenta el artículo anteriormente citado, nosotros agregaremos el caso que contempla el artículo 77 de la Ley Sobre Contrato de Seguro que dice "En ningún caso quedará obligada la empresa, si probare que el siniestro se causó por dolo o mala fé del asegurado, del beneficiario o de sus respectivos causahabientes".

Los riesgos a los que nos hemos referido aquí, pueden sin embargo, ser asegurados mediante cláusulas y el pago de la prima especial, pues nuestras leyes dejan la puerta abierta para ello al admitir en todos los casos el "pacto en contrario".

2.- EL SINIESTRO. Una vez que el riesgo se ha realizado recibe el nombre de Siniestro, (6) los siniestros se dividen, generalmente, en Siniestros Mayores y Siniestros Menores. Los primeros constituyen en el ramo marítimo las pérdidas totales debidas a naufragios, incendios, abordajes, varado o embarrancada con rotura del buque; averías comunes o gruesas, ocasionadas por alguno de dichos accidentes graves, con el fin de evitar la pérdida total y todo los demás son siniestros menores, constituidos por las averías particulares, extravíos de bultos, derrame, ect. Es muy importan-

hacer referencia al Siniestro porque es a partir - del momento en que este se da, que surge la principal obligación de la empresa aseguradora en el lugar, tiempo y forma que se haya convenido por las partes, como ya lo dejamos señalado en el inciso - al del Capítulo II.

Nuestra Ley sobre el Contrato de Seguro - establece la obligación de poner en conocimiento - de la empresa aseguradora la realización del riesgo, pues en el artículo 66 en su párrafo primero - dice: "Tan pronto como el asegurado o el beneficiario, en su caso tengan conocimiento de la realización del siniestro y del Derecho Constituído a su favor favor por el contrato de seguro, deberán ponerlo en conocimiento de la empresa aseguradora", - a su vez el artículo 69 de la misma ley Sobre el - contrato de Seguro establece: "La empresa aseguradora tendrá el derecho de exigir del asegurado o - beneficiario toda clase de informaciones sobre los hechos relacionados con el siniestro y por los cuales pueda determinar las circunstancias de su realización y las consecuencias del mismo.

Tomando como base lo dispuesto en los dos artículos antes citados y en el 71 de la Ley sobre Contrato del Seguro, nuestra Ley de Navegación y - Comercio Marítimos establece también en su artículo 225 lo siguiente: El pago del importe del seguro será cubierto a más tardar 30 días despues de - que el asegurador haya recibido los documentos e -

informaciones que funden la reclamación.

3.- BREVE REFERENCIA A LAS DIVERSAS CLASES DE SEGUROS. No detendremos a estudiar, aunque sea someramente, algunas de las formas que reviste el contrato de seguro marítimo.

a) SEGURO SOBRE CUERPOS. Se le llama así por los Franceses, al seguro cuando lo que se asegura es el interés que se tiene sobre un buque pero también se le conoce como "Seguro de Casco", - por extensión, ya que el casco es la concha, por - decir así, del buque. Este seguro se extiende sobre los accesorios, pues el buque es una "Universalidad de hecho", o sea, un conjunto de bienes ligados entre sí por un destino y una función comunes, es decir, el buque no es solamente el casco sino - que comprende también sus accesorios. O como dice GONZALEZ LEBRERO. "El seguro del buque, por constituir éste una universalidad de hecho, comprendo, a menos que se disponga de otra cosa, el casco, la - maquinaria, aparejos, armamentos y provisiones, pero la contratación puede referirse a una parte de los objetos enunciados o a todos ellos, junto o separadamente". (7)

"La expresión "Seguro del Buque" sin duda poco correcta, pero de uso corriente, significa que se asegura el interés del propietario de la nave o cualquier otro interés sobre la substancia de la misma. Estos son los seguros conocidos tradi--

cionalmente con la denominación de "Seguros sobre Cuerpos", que los distingue de los seguros de las mercancías cargadas o "Seguros sobre facultades", y luego continúa diciéndonos URÍA GONZALEZ, en la nota 136 de su libro "La incorrección (de la expresión seguro de buque) está en que el seguro marítimo es, como sabemos, un seguro de intereses. No se asegura el buque, sino el interés que sobre él se tenga, sin embargo, siendo la expresión de uso corriente, entiéndese que siempre que hablemos de seguro de buque, mercancías, etc. nos referiremos al seguro del interés correspondiente".

El valor del buque se hace constar normalmente en la póliza, pero en caso de omitirse este dato, nuestra ley de Navegación y Comercio Marítimos es muy explícita en este sentido, al establecer en su artículo 44 lo siguiente: "Se considerará valor del buque el que tenga al iniciarse el riesgo".

Con respecto al principio y fin de este contrato también es muy clara la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, pues en su artículo 242 literalmente dice: "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 zarpe o desembarre 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 15 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"; y el artículo 241 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos dice: "Si el seguro sobre el buque vence estando en viaje se prorrogará en 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".

b) SEGURO SOBRE FACULTADES. Este ha sido el nombre que se le ha dado por la doctrina francesa al seguro sobre las cosas que van en el buque, o sean las mercancías. En realidad, la única diferencia entre el seguro sobre cuerpos y el seguro sobre facultades, esta en el objeto indirecto del seguro, pues en uno lo será el buque, y en el otro, la mercancía. (8)

En esta clase de seguros también establece claramente nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos el período que comprende su vigencia, pues en su artículo 234 dice: "Salvo pacto en contrario, la vigencia del seguro sobre las mercancías se iniciará en el momento en que sea desembarcadas en el lugar de un destino y se pongan a dis-

URIA GONZALEZ nos dedica en su libro las siguientes palabras a propósito de esto: Realizado el siniestro el asegurador tiene derecho a cerciorarse quien es el verdadero asegurado, este debe salir del anónimo, descubrir su condición, hacerse dueño del negocio y ejercitar en adelante por sí, o por representante, que puede ser el propio suscriptor de la póliza. Todos los derechos que el contrato le confiere frente al asegurador. Solo cuando no ocurra el siniestro y no resulte dañado al uno que liquidar puede conservar el tomador del seguro por toda la duración del Contrato la apariencia de asegurado.

Entonces (sigue diciéndonos URIA) será muy probable que el contrato se termine sin que el asegurador haya llegado a conocer el verdadero asegurado; todas las relaciones Jurídico Contractuales se habrán agotado entre el asegurador y el suscriptor de la póliza. (9)

d) SEGURO SOBRE BUENAS O MALAS NOTICIAS.- Aunque en el punto I del presente capítulo dejamos dicho que el contrato de seguro carecería de sentido si el riesgo ya se hubiere realizado en el momento de su celebración, la teoría general del riesgo en el seguro en general se rompe en el Seguro Marítimo, en el sentido de que no siempre rige el principio de la "realidad del riesgo", pues en éste último se admiten riesgos ficticios: tales son los casos previstos en los dos siguientes pre-



ceptos legales, Artículo 45 de la Ley Sobre Contrato del Seguro.- "El contrato será nulo si en el momento de la celebración el riesgo hubiere desaparecido o el siniestro se hubiere realizado. Sin embargo, los efectos del contrato podrán hacerse retroactivos por convenio expreso de las partes contratantes. EN CASO DE RETROACTIVIDAD LA EMPRESA ASEGURADORA QUE CONOZCA LA INEXISTENCIA DEL RIESGO NO TENDRA DERECHO A LA PRIMA NI AL REMBOLSO DE SUS GASTOS; EL CONTRATANTE QUE CONOZCA ESA CIRCUNSTANCIA PERDERA EL DERECHO A LA RETRIBUCION DE LAS PRIMAS Y ESTARA OBLIGADO AL PAGO: y el artículo 88 de la Ley Sobre Contrato de Seguro dice: El contrato será Nulo si en el momento de su celebración la cosa asegurada ha perecido o no puede seguir ya expuesta a los riesgos.

"La primas pagadas serán retribuidas al asegurador con deducción de los gastos hechos por la empresa.

"EL DOLO O MALA FE DE ALGUNA DE LAS PARTES, LE IMPONDRA LA OBLIGACION DE PAGAR A LA OTRA UNA CANTIDAD IGUAL AL DUPLO DE LA PRIMA DE UN AÑO".

Lo dicho aquí no implica en manera alguna que sigamos en una contradicción con lo dicho anteriormente, pues de la lectura de estos dos artículos deducimos todavía con mayor claridad que, la regla general en que el riesgo debe existir realmente, y, sólo excepcionalmente se puede asegurar-

e) SEGURO " IN QUO VIS". En la actualidad, la designación del buque ya no es un elemento esencial en el Contrato de Seguro Marítimo pues ahora el buque es un elemento técnico intercambiable y la no designación del mismo ya no es causa de nulidad. Este es el caso del seguro "In Quo Vis" que consiste en asegurar un cargamento sin indicar el navío que ha de transportarlo. Sobre lo que podría discutirse es sobre la mayor o menor impericia del Capitán que mandará el buque, pues sí sería una causa de agravación del riesgo según el caso. Asimismo el error en la designación del buque no invalidará el seguro según lo establece el artículo 237 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos "in fine". FARIÑA dice que el nombre de la nave en que ha de ser transportada la mercancía puede quedar indeterminado "in quo vis", pero para que la póliza tenga este carácter y pueda aparecer la omisión del buque como una reticencia es muy importante que indique expresamente que adopta esa modalidad. (11)

f) SEGURO DE POLIZA FLOTANTE. Se le llama de póliza flotante porque el objeto es indeterminado, no se sabe en qué momento se convierte el contrato, ni cuáles serán las mercancías que estarán comprendidas en el seguro. Es llamado también DE-ABONO O GENERAL porque se aplica a expediciones sucesivas. (12) En otras palabras la póliza flotante es aquella mediante la cual se contrata el segu

ro para una cantidad global de mercancías que deben de ser cargadas, o para lo que han de ser dirigidas a un destino o varios. El asegurador puede asumir así el riesgo de diferentes cargamentos hasta la concurrencia de una suma prefijada, o bien, sin precisar ésta de los cargamentos que el asegurante contrate dentro de un período determinado, obligándose el último a dar aviso al asegurante si ocurriere un siniestro dentro del plazo.

Su utilización está muy generalizada pues facilita el tener de antemano hecho el seguro de las mercancías indeterminadas, no siendo necesario formar una póliza para cada expedición además, evita al asegurante los inconvenientes que pueden tener las alzas y bajas en las primas una vez establecida la que se conviene en la póliza para las diversas expediciones.

g) SEGUROS SOBRE PROVECHOS ESPERADOS. Con relación a esta clase de seguros, diremos junto con Rodríguez y Rodríguez, que: "El seguro de provechos esperados en un seguro de daños en que se tiene cuenta no el daño emergente, si no el lucro cesante" (13) Esto es muy cierto pues aplicando supletoriamente la Ley Sobre el Contrato de Seguro, veremos que su artículo 129 dispone: "Es lícito el seguro de provechos esperados dentro de los límites de un interés legítimo", Y el 130 dice - - que: "En el seguro sobre rendimientos probables, -

el valor del interés será el del rendimiento que -  
hubiere obtenido de, no sobrevenir el siniestro; -  
pero se deducirá del valor indemnizable los gastos  
que no se haya causado todavía ni deban ya causar-  
te por haber ocurrido el siniestro", luego, enton-  
ces, también se puede asegurar el provecho espera-  
do, pero hay que tener presente aquí que el seguro  
es un contrato eminentemente compensatorio, y que,  
por lo tanto, el límite máximo asegurable es el in-  
terés legítimo, es decir una ganancia que resulte-  
lícita y razonable, (14) pues no se puede asegu-  
rar una mercancía suponiendo que se va a ganar un-  
mil por ciento.

h) SEGURO DE FLETES. El contrato de segu-  
ro puede darse sobre cosas tangibles o intangibles,  
y el seguro de ganancias o de provechos esperados,  
son ejemplos típicos de los seguros.

GONZALEZ LEBRERO refiriéndose a esta cla-  
se de seguros, dice "También el flete puede ser ma-  
teria de seguro, pero debemos formular aquí algu-  
nas consideraciones ya que la norma general de que  
el flete sólo debe pagarse cuando la mercancía lle-  
ga a su destino queda en la práctica modificada -  
por la norma convencionada de que es ganado a todo -  
evento e incluso pagado por adelantado.

"En el primer supuesto el flete queda a -  
riesgo del transportador y puede ser asegurado por-  
él, mientras que en el segundo caso es el cargador

quien asume el riesgo y por consiguiente el titular del interés asegurable sobre él.

"El valor del flete se determina por la suma que surge de la póliza de fletamiento y de los conocimientos de embarque, o sea determinada por peritos si no se desprendiera de dichos documentos".

Ahora, con respecto al principio y fin de los riesgos en este tipo de seguros, creemos, por tratarse de un caso que no contempla nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimo, que rige el mismo principio aplicable al seguro de mercancía, es decir que su vigencia se inicia en el momento en que éstos sean entregados al porteador y cesará cuando sean desembarcados en el lugar de su destino y se pongan a disposición del consignatario.

4.- EL INTERES ASEGURABLE. Como lo anunciamos ya en nuestro primer capítulo, aquí trataremos de explicar más claramente este concepto, ya que, como ahí mismo lo señalamos, nuestro y derogado Código de Comercio, acogió la vieja idea de que el interés asegurable es la cosa en sí mismo expuesta al riesgo, pero esto no puede ser nunca el objeto del seguro, pues contrariamente a lo expresado por dicho Código y por algunos autores el objeto del contrato de seguro en general, y desde luego, del marítimo no es la cosa asegurada sino el interés Jurídico-Económico que respecto de ello

én  
rse  
in  
le -  
ob  
guro  
as -  
ngue  
n que  
o de  
lo de-  
di- -

debe tener el asegurante.

Ese interés asegurable debe existir como condición de la existencia misma del contrato ya que de otra manera nos hallaríamos frente a algunas forma de juego o apuesta. (15) (Los tribunales en diferentes épocas y en términos algo diversos han definido lo que es un interés asegurable de modo que es imposible dar una definición exacta que abarque todas las situaciones: Pero tal vez el concepto más claro del término expresado en unas pocas palabras sencillas sea el siguiente, que aparece en el Código Civil del bajo Canadá: "Una persona tiene un interés asegurable en el objeto asegurado siempre que pueda sufrir una pérdida directa e inmediata por la destrucción o el deterioro del mismo", luego continúa diciéndonos ALLEN que: "La existencia de un interés asegurable es también necesario en un contrato de seguro para protegerse contra la posibilidad de ofrecer un incentivo a individuos poco escrupulosos que podrían tratar de causar daño en los bienes de otras personas con objeto de cobrar el importe de las pólizas de seguro que hubieran hecho previamente sobre esas líneas - en favor suyo CHORLEY, nos dice: "Lo que distingue este contrato (el de seguro) de una apuesta es que el asegurado debe tener un interés asegurable o derecho de propiedad en el buque. En el derecho de los primeros tiempos no era necesario dar condición. Esto dio lugar a grandes escándalos pues -

creaba una tentación muy natural de destruir los buques.

"La exacta significación que se asigna a la expresión "Interés asegurable" es muy importante, y sin embargo es una cuestión que no esta exenta de dificultades. "Interés" dijo J. LAWRENCE en el siglo pasado. "No implica necesariamente un derecho sobre la totalidad una parte de la cosa, ni el que sea necesario o exclusivamente el afectado por su falta. Estar interesado en la conservación de una cosa es estar en tales circunstancias con respecto a ella como para tener beneficio de su existencia y perjuicio por su destrucción".

DIEZ MIERES dice acertadamente que por medio del seguro se desplaza el riesgo del asegurado al asegurador, así como el vencedor traspa la propiedad al comprador. Sólo que en este caso el asegurador vende la seguridad al asegurante, que paga el precio (PRIMA) por que trasmite un valor negativo. Claro está que no es necesario que el asegurante tenga la propiedad de la cosa, basta que tenga interés sobre la misma como depositario, acreedor hipotecario o prendario o transportador pero el propietario puede asegurarla por su entero valor; los no propietarios, como los acreedores sólo hasta la concurrencia del valor a conservar.

(16).

Esto no los repite casi con las mismas palabras nuestra Ley Sobre el Contrato de Seguro al establecer en su artículo 42 lo siguiente: "La empresa aseguradora no podrá rehusar el pago de la prima ofrecida por los acreedores privilegiados, hipotecarios o prendarios, terceros asegurados, beneficiarios o por cualquier otro que tenga interés en la continuación del seguro".

De todo lo dicho anteriormente, llegamos a la conclusión de que todas las cosas enumeradas en el artículo 818 del Código de Comercio sólo pueden ser objeto indirecto del contrato de seguro, pues el objeto es el interés jurídico-Económico que se tiene sobre ellas (17). De tal manera que al acaecer el siniestro solo puede reclamar la indemnización el que realmente tenga interés jurídico y económico sobre la cosa expuesta al riesgo, pues no podrá reclamarla otra persona que no lo tenga aún que posea la póliza a su nombre pues ya hemos visto que ésta no es incorporativa de derechos. Tal sería el caso de la persona que hubiere vendido la cosa cuyo interés hubiere asegurado a su nombre pero después vendería la misma. Desde este momento, automáticamente perdería todos los beneficios del seguro, los cuales pasarían íntegros al comprador de la cosa puesta al riesgo. Así lo dice el artículo 106 de la Ley Sobre el Contrato de Seguro al estatuir: "Si el objeto asegurado-



cambia de dueño, los derechos y obligaciones que -  
deriven del contrato de seguro, pasarán al adqui-  
rente. El propietario anterior y el nuevo adqui-  
rente quedarán solidariamente obligados a pagar -  
las primas vencidas y pendientes de pagar en el mo-  
mento de transmisión de propiedad".

No queremos dar por concluído este traba-  
jo sin antes hablar aunque sea brevemente de infra-  
seguros y del supraseguro en los siguientes inci-  
sos:

a).- EL INFRASEGURO. El infraseguro se -  
da cuando en el seguro no se alcanza a cubrir el -  
valor de la cosa cuyo interés se asegura es decir,  
se asegura por un valor inferior al que realmente  
tiene la cosa. Así, en el infraseguro de mercan-  
cías, éstas quedan aseguradas en proporción del -  
riesgo total real. Pero también el asegurante co-  
rre el riesgo en la misma proporción que el asegu-  
rador, por ejemplo, si la cosa valía \$100.00 y se  
asegura por \$50.00, el asegurador pagaría únicamen-  
te el asegurado \$25.00 de indemnización el contra-  
to de seguro es eminentemente compensatorio y cuan-  
do el seguro no cubre el valor total asegurable, -  
se consideran asociados proporcionalmente el asegu-  
rante y el asegurador para sus consiguientes efec-  
tos.

b).- EL SUPRASEGURO. Este es precisamen-  
te el caso contrario al de infraseguro, pues se da

cuando el asegurante contrata un seguro por un valor superior al de la cosa. Aquí s lamentamente trascribiremos el texto del artículo 227 de la Ley del Navegación y Comercio Marítimo que lo explica y sanciona claramente con las siguientes palabras: - Si se celebrase un seguro, sin dolo o mala fé, por una suma superior al valor real de la cosa asegurada, el contrato sera válido hasta por este mismo valor. La suma asegurada se deducirá por acuerdo de las partes o en defecto por dictámen 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 la solicitud correspondiente. En caso de aprobarse el dolo o mala fé el contrato será nulo y las primas pagadas quedarán a favor del asegurado, con toda seguridad, este artículo está inspirado en la Ley sobre el contrato del seguro que en su artículo 95 se refiere al supra-seguro.

5.- LA PRIMA. Como ya lo hemos dicho, al hablar de las obligaciones del asegurante en el capítulo II, es la contraprestación que recibe el asegurador por el riesgo corrido. (18) Hemos que rido situar en este capítulo el estudio de la prima por que consideramos que ésta se encuentra en íntima conexión con el riesgo ya que en razón de él y de la cuantía del objeto sometido a seguro

que se le fija por el Estado sobre la base técnica de los cálculos actuariales. Aquí debemos tener muy presente la respetable y tentadora teoría del jurista Español URÍA GONZALEZ, que dice: "Como la prima es el precio del riesgo presenta su valoración parecida natural que en ella reflejasen las variaciones de aquél, reduciéndose, aumentando o cesando según las cosas. Pero no es así. se habla de la "INDIVISIBILIDAD DE LA PRIMA" como un principio cuya significación es ésta: La prima se debe siempre en su totalidad al asegurador en cuanto éste haya comenzado a correr el riesgo, aunque por un caso de fuerza mayor no cubierto por el seguro el interés asegurado deje de quedar expuesto al riesgo, o de cualquier otro modo, el contrato no puede continuar produciendo sus efectos durante el tiempo convenido. Este principio no está recogido con carácter general en ninguna legislación marítima. (19).

La regla de la indivisibilidad de la prima es puramente convencional para defender este principio los aseguradores partieron de la idea de la fuerza contractual. Se supone que la ejecución de este contrato se vuelve imposible por un caso de fuerza mayor. El asegurado por derecho común puede entonces, en virtud de la teoría de los riesgos pedir la resolución del contrato y la restitución de la prima o de la parte que corresponde al período del riesgo que ya no corre.

Los aseguradores se oponen a esta restitución, afirmando que la prima es indivisible. Es un problema que se plantea muy raramente en la práctica, porque hay que suponer que un contrato de seguro se hace imposible de ejecutar a consecuencia de un evento del cual el asegurador no responde, pues si el asegurador respondiera no habría más cuestión. Este evento no puede ser más que una pérdida fortuita del navío que no esté a cargo del asegurador lo que es cosa rara. La Corte de Casación declaró que la restitución era adeudada al asegurador. NO HAY INDIVISIBILIDAD DE LA PRIMA.

Pero los aseguradores que combaten esta jurisprudencia estipularon en la pólizas que la prima era debida indivisiblemente por el asegurado, Y como no le está prohibido exigir una prima debida a todo evento aún si ya no hubiere riesgo corrido, por una cláusula expresa consagraron la regla de la indivisibilidad de la prima.

Nosotros también aceptamos que la prima es indivisible en el sentido de que se debe siempre en su totalidad al asegurador en cuanto empieza a correr el riesgo, aún cuando el contrato deje de producir sus efectos por cualquier causa pero ello no quiere decir que el riesgo no influya para nada en ella, pues al hablar de los riesgos excluidos vimos precisamente que éstos pueden ser tam-

bién cubiertos mediante el pago de una prima suple  
toria. Es decir aunque el riesgo sufra una agrava  
ción el contrato de seguro vale siempre y cuando -  
así se haya pactado.

Nuestra Ley de Navegación y Comercio Marí  
timo no dice nada a propóposito de esto, pero en--  
cambio el proyecto de Ordenanzas de la Navegación-  
Marítima sí nos resuelve esta duda en su artículo-  
nueve, del capítulo IV dedicado al seguro Marítimo,  
en su título III, que a la letra dice: "La prima -  
convenida para una pérdida en curso se adecuará to  
talmente en cuanto el riesgo se haya cubierto sólo  
durante una parte del período".

Uno de los seguros más grandes es el que-  
aseguradores del "Torrey Canyon" -en barcotanque -  
que embarrancó ante las costas británicas- pagando  
(no el total) la cantidad de 206 millones 250,000-  
pesos en los que estaba asegurado, indica el perío  
dico marítimo Lloyd's List".

El "Torrey Canyon" era un buque en estado  
perfecto y fue asegurado en su justo valor, decla  
ró un vocero de la Compañía Inglesa Lloyd's.

## CITAS BIBLIOGRAFICAS CAPITULO II

- 1 DONATI, ANTIGONO.- Op. Cit. Pág. 8
- 2 GONZALEZ LEBRERO, RODOLFO.- "Manual de Derecho de la Navegación " Ed. Depalma, Buenos Aires, 1964. Pág. 363.
- 3 C. AHUMADA, RAUL.- Apuntes de Der. Mercantil, - 1er Curso, 1962; y de Derecho - Marítimo, 1963 y 1964.
- 4 URIA GONZALEZ, RODRIGO.- Op. Citada. Pág. 97
- 5 C. AHUMADA, RAUL.- "Ley de Navegación, y Comercio Marítimos" Págs. 19 y 20.
- 6 C. AHUMADA, RAUL.- Apuntes de Derecho Mercantil, 1er Curso 1963, y de Derecho Ma rítimo, 1964 y 1965.
- 7 GONZALEZ LEBRERO, RODOLFO.- Op. Citada, Pág. - 360.
- 8 C. AHUMADA, RAUL.- Apuntes de Derecho Marítimo, 1964 y 1965.
- 9 URIA GONZALEZ, RODRIGO.- Op. Citada, Pág. 47
- 10 DIEZ MIERES, ALBERTO.- "Seguros Marítimos", - Págs. 78 y 79.
- 11 FARIÑA, FCO.- Op. Citada Pág. 47
- 12 RIPERT, GEORGES.- Op. Citada, Pág. 203
- 13 RODRIGUEZ Y RODRIGUEZ, JOAQUIN.- Op. Citada, - Pág. 203.
- 14 CERVANTES AHUMADA, RAUL.- Apuntes de Derecho Ma rítimo, 1965.
- 15 GONZALEZ PEDRERO, RODOLFO.- Op. Citada, Pág.359.
- 16 DIEZ MIERES, ALBERTO.- "Derecho de la Navega- - ción", Buenos Aires, 1954, Pág. 278.
- 17 CERVANTES AHUMADA, RAUL.- Apuntes de Derecho - Mercantil, primer curso, 1963;- y de derecho Marítimo, 1964 y - 1965.

- 18 URIA GONZALEZ, RODRIGO.- Op. Citada, Págs. 496-  
y 497.
- 19 URIA GONZALEZ, RODRIGO.- Op. Citada, Págs. 146-  
y 147. Tomo XL No. I.

### CONCLUSIONES.

PRIMERA.- Cabe afirmar que el seguro nació en la lucha simultánea contra la inseguridad marítima y contra la legislación canónica en materia mercantil.

SEGUNDA.- El seguro representa la institución de prevención por excelencia pues aunque no suprime los riesgos, por medio de él, si repara las consecuencias y procura la seguridad económica contra todo riesgo que amenace con su realización la vida o los bienes del hombre.

TERCERA.- El contrato de seguro marítimo es una especie de los seguros en general, y más concretamente, de los seguros contra daños que tienden a la Indemnización de una pérdida patrimonial respecto de cosas expuestas a los riesgos de la navegación. En consecuencia, tenemos que nuestro contrato se forma de los mismos principios generales de los seguros contra daños.



CUARTA.- La calificación de "uberrimae fidei" dada por los Ingleses al contrato de seguro - en general, corresponde al seguro marítimo mejor - que a ningún otro, en atención a que el asegurador se encuentra en buen número de casos a merced de - la buena fé del asegurante, al cual le informa respecto de las circunstancias del riesgo así como de la cosa expuesta al mismo, y a que la falta de sinceridad de éste sea sancionada con la nulidad del-contrato.

QUINTA.- Negamos categóricamente que el - seguro marítimo sea un contrato de adhesión por - que en México, como en la generalidad de los paí--ses, la reglamentación del mismo es muy liberal, - ya que la mayoría de la normas marítimas son supletorias de la voluntad de las partes y deja amplia libertad a éstas para pactar en forma que mejor - les convenga.

SEXTA.- La póliza de seguro es un documento que ha perdido su carácter solemne, ahora únicamente se trata de un documento probatorio de la - existencia del contrato de seguro.

SEPTIMA.- Siguiendo un punto de vista mo-  
derno empleamos el término "asegurante", y eliminamos la expresión "asegurado", que por su múltiple-  
y equívoco contenido puede dar lugar en la prácti-  
ca a conflictos de interpretación.

OCTAVA.- El deber del Estado de interve--  
nir en la vida de las empresas aseguradoras, tanto  
en su constitución como en su funcionamiento, es -  
la consecuencia lógica y necesaria de la evolución  
operada en el seguro mismo.

NOVENA.- El Seguro Marítimo descansa en -  
nuestra legislación sobre el principio de la UNI--  
VERSALIDAD DEL RIESGO, pues no cubre un número li-  
mitado de riesgos determinados de antemano sino --  
que el asegurador soporta la responsabilidad de -  
cualquier evento dañoso para el interés asegurado,  
su responsabilidad solo se detiene ante los supues-  
tos de exclusión señalados por la ley o por las -  
partes.

DECIMA.- Otro principio que rige en el Se-  
guro Marítimo es el de la REALIDAD DEL RIESGO, - -  
pues la regla general es que el riesgo debe exis--  
tir realmente y, sólo excepcionalmente se puede -  
asegurar riesgos ficticios o putativos.

ONCEAVA.- El objeto del contrato de Segu-  
ro Marítimo, como el seguro en general, esta cons-  
tituído por el interés jurídico-económico que tie-  
ne el asegurante sobre la cosa expuesta a riesgo.

DOCEAVA.- El seguro Marítimo beneficia al  
comercio, ya que al proteger al asegurante fomenta  
las transacciones comerciales Internacionales.

TRECEAVA.-Con el Seguro Marítimo los comerciantes tienen la ventaja de que en caso de sobrevenir el siniestro, ello no pierden ya que el seguro les paga los daños o sea que los indemniza.

CATORCEAVA.- El Seguro Marítimo nos presenta doble ventaja que si el asegurante no pierde, en caso de sobrevenir el siniestro, el asegurador tampoco porque las Empresas, aseguran a miles de aseguran a miles de asegurantes y los siniestros que se registran son relativamente pocos.

QUINCEAVA.- La importancia económica del Seguro Marítimo ha sido siempre considerada Desde el momento de su aparición constituye la institución nervio del Comercio Marítimo que facilita, con la remoción de los obstáculos que se oponen al normal desarrollo de la Navegación Profesional, el desenvolvimiento de toda serie de operaciones de Tráfico Marítimo.

BIBLIOGRAFIA.

BARRERA GRAF JORGE.- "Estudios de Derecho Mercan--  
til", Ed. Porrúa , S. A., México  
D. F., 1958.

BENITEZ DE LUGO Y RODRIGUEZ FELIX.- "Tratado de Se-  
guro", Nueva Imprenta Radio, -  
S.A. Madrid, 1942.

BENITEZ DE LUGO GRAYMUNDO LUIS.- "Tratado de Segu-  
ro", Ed. Reus. Madrid, 1955.

BRUNETTI ANTONIO.- "Derecho Marítimo Privado", Ed.  
Bossh, Barcelona, 1951.

CERVANTES AHUMADA RAUL.- Apuntes tomados de la Cá-  
tedra de Derecho Marítimo 1964-  
y 1965.

CERVANTES AHUMADA RAUL.- Apuntes tomados de la Cá-  
tedra de Derecho Mercantil, -  
1963.

CERVANTES AHUMADA RAUL.- "Ley de Navegación y Co--  
mercio Marítimo", Ed. Herrero,-  
S.A., México D.F., 1964.

CODIGO DE COMERCIO.

CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.

DIEZ MIEREZ ALBERTO.- "Seguros Marítimos", Ed. -  
Abeledo, Buenos Aires 1932.

DIEZ MIERES ALBERTO.- "Derechos de la Navegación",  
Librería "Ciencias Económicas",  
Buenos Aires, 1954.

DONATI ANTIGONO.- "Los Seguros Privados", Ed. - -  
Bosho, Barcelona, 1950.

FARIÑA FCO.- "Derecho Comercial Marítimo" Ed. Bosh,  
Barcelona, 1956.

GONZALEZ LEBRERO RODOLFO.- "Manual de Derecho de -  
la Navegación" Ed. Depalma, Buenos Aires, 1964.

HALPERIN JEAN.- "Los Seguros en el Régimen Capitalista", Madrid, 1943.

LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS.

LEY SOBRE EL CONTRATO DE SEGUROS.

LORD CHORLEY.- "Derecho Marítimo", Ed. Bosh, Barcelona 1962.

PROYECTO DE ORDENANZAS DE LA NAVEGACION MARITIMA.-  
RAUL CERVANTES AHUMADA, México,  
D. F. 1962.

- RIPERT GEORGES.- "Compendio de Derecho Marítimo", -  
Ed. Argentina, Buenos Aires.
- RODRIGUEZ Y RODRIGUEZ JOAQUIN.- "Curso de Derecho-  
Mercantil", Ed. Porrúa, S. A. -  
México, D. F., 1964.
- RUIZ RUEDA LUIS.- Revista Mexicana de Seguros Núm.  
80, Noviembre, 1954.
- RUIZ RUEDA LUIS.- Revista Mexicana de Seguros Núm.  
41 Agosto de 1961.
- URIA GONZALEZ RODRIGO.- "El Seguro Marítimo", Ed.-  
BOSH; Barcelona, 1940.

o t r a s o b r a s c o n s u l t a d a s

- ALLEN FRANCIS.- "Principios Generales de Seguro", -  
Fondo de cultura Económica, Mé-  
xico, D.F., 1955.
- ASCARELLI TULLIO.- "Derecho Mercantil", trad. FELI  
PE DE J. TENA, México, D.F. -  
1941.
- CABALLERO SANCHEZ ERNESTO.- "Comparación entre los  
sistemas y legislaciones de Con  
trol Europeo e Iberoamericano",  
México, D. F., 1964.
- COSTA JIMENEZ ARTURO.- "El Seguro y el Reaseguro -  
en América Latina".

DANJON DANIEL.- "Tratado de Derecho Marítimo", Ed.  
Reus, S. A., Madrid, 1931.

GRATTON JULIO.- "Esquemá de una Historia del Seguro", Ed. Araque., Buenos Aires-  
1955.

LEY GENERAL DE INSTITUCIONES DE SEGUROS.

MANES ALFREDO.- "Teoría General del Seguro", Ed. -  
Logos, Madrid, 1930.

MAZZERA ALVAREZ RODOLFO.- "Curso de Derecho Marítimo", Talleres Gráficos "33", -  
S. A., Montevideo, 1946.

SERRA ROJAS ANDRES.- "Derecho Administrativo", Ed.  
Porrúa, S. A., México, D. F. -  
1961.