

302909

Universidad  
femenina  
de México

**UNIVERSIDAD FEMENINA DE MEXICO**

14  
28.

ESCUELA DE DERECHO

INCORPORADA A LA

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

**NATURALEZA E HISTORIA DEL SEGURO  
MARITIMO INTERNACIONAL**

**T E S I S**

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:

**LICENCIADO EN DERECHO**

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

**ANA MARIA MORALES CASTILLO**

MEXICO, D. F.

1994

**TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN**



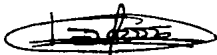
## **UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso**

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

Todo el material contenido en esta tesis está 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 S E S O R



LIC. EDUARDO OLIVA GOMEZ

R E V I S O R



17/04/93.

LIC. JAVIER BARAJAS SANCHEZ



ESCUELA DE  
DERECHO

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE  
MEXICO

GRACIAS

A LA VÍ DE MI  
CAMINO, QUIEN HA  
GUIADO MIS PASOS  
POR EL CAMINO DE LA  
VERDAD. "DIOS".

GRACIAS

A MIS PADRES QUIENES  
CON SU EJEMPLO Y SUS  
SABIOS CONSEJOS HE  
LOGRADO SALIR ADELANTE  
COMO PROFECIONISTA Y  
SER HUMANO.

GRACIAS

POR EL APOYO QUE  
ME HAS BRINDADO Y  
JAMAS OLVIDARE LA  
FRASE "TODO ES POSIBLE"

A MIS ANTIGAS  
QUINES ME ACEPTARON  
COMO SOY.

A MIS HERMANOS  
QUIENES ME HAN BRINDADO  
LA AYUDA Y APOYO  
PARA CONTINUAR  
EN MI VIDA COMO  
ESTUDIANTE Y  
COMO PROFESIONISTA.

GRACIAS  
PROF. EDUARDO OLIVA GOMEZ  
POR LOS ACERTADOS CONSEJOS  
Y ATENCIONES QUE SE SIRVIO  
BRINDARME PARA LA ELABORACION  
DE MI TESIS.

I N D I C E  
G E N E R A L

	Page.
INTRODUCCION:	4
CAPITULO I: ANTIGUAS LEGISLACIONES MARITIMAS:	6
1.1.-El Libro del Consulado del Mar:	6
1.2.-Los Roles de Oleron:	7
1.3.-Leyes de Wisby:	8
1.4.-Derecho Anstático:	8
1.5.-Las Primeras Normas Legislativas en materia de Seguros:	10
1.6.-Otras Legislaciones en materia de Seguro Antecedentes de la Legislación Mexicana en materia de seguros:	11
1.7.-España :	16
1.8.-Nueva España:	19
1.9.-México:	20
 CAPITULO II: ORIGEN LEGISLATIVO DEL SEGURO_	
MARITIMO:	24
2.1.-Antecedentes Históricos del Seguro Marítimo:	24
2.2.-Babilonia, Egipto, India, Fenecia, Cartago:	25
2.3.-Grecia:	26
2.4.-Roma:	27
2.5.-Las Guildas:	30
2.6.- <sup>B)</sup> Hermendades o Cofradías: Las Ciudades Italianas del Medioevo y la - prohibición de Gregorio IX del interés en - el prestamo a la gruesa:	32
	33

## CAPITULO III: NATURALEZA DEL CONTRATO DE SEGURO

MARITIMO:	38
3.1.-Concepto etimológico:	38
3.2.-Concepto gramatical:	38
3.3.-Concepto doctrinal:	38
3.4.-Concepto legal:	39
3.5.-Características del Contrato de Seguro	
Marítimo:	40
a).-Principales:	40
b).-Mercantil:	40
c).-Nombrado:	41
d).-Consensual:	42
e).-Oneroso:	53
f).-De Empresa:	54
g).-Conmutativo:	61
h).-Sinalagmático:	65
i).-De Tracto Sucesivo:	67
j).-De Buena Fé:	70
k).-Resarcitivo:	73

## CAPITULO IV: EL SEGURO MARITIMO EN DERECHO

INTERNACIONAL:	89
4.1.-El Coaseguro y la mutualidad:	89
4.2.-El Cuerpo Jurídico Marítimo Internacional:	101
4.3.-Los Accidentes de Mar y el Contrato de Salvamento:	109

4.4.-Averías:	118
4.5.-Seguro de Exportador:	123
CONCLUSIONES:	124
BIBLIOGRAFIA:	127



## I N T R O D U C C I O N

Nos vamos a referir en éste trabajo a la importancia que reviste el Seguro Marítimo en nuestro País, como a nivel Internacional, dandonos cuenta que en nuestro país México no ha Legislado acerca del contrato de Seguro Marítimo se ha basado en legislaciones de países extranjeros, sin que tengamos invención alguna propia los cuerpos jurídicos que existen no son sino la copia de Legislaciones de otros países. Ahora bien consideramos que el contrato de seguro marítimo reúne todos y cada uno de los elementos de la configuración del contrato; aunque se trate de decir que no reuna todos y cada uno de los elementos esenciales de la figura jurídica del contrato de su naturaleza de éste. A nivel Internacional el Contrato de Seguro Marítimo se le ha dado su importancia al grado que se ha desarrollado su nivel legislativo y nuestro País se ha quedado en un atraso en su nivel de legislar acerca del contrato de seguro marítimo teniendonos en un atraso hecho que consideramos erróneo puesto que nuestro país se encuentra rodeado de mar y se maneja el comercio marítimo.

## CAPITULO I

### ANTIGUAS LEGISLACIONES MARITIMAS

#### - SUMARIO -

Introducción,1.1.-El Libro del Consulado del Mar,1.2.-Los Roles de Oleron,1.3.-Leyes de Wisby,1.4.-Derecho Hansático,1.5  
Las Primeras Normas Legislativas en materia de Seguros,1.6.-  
Otras Legislaciones en materia de Seguros,1.7.-España,1.8.-  
Nueva España,1.9.-México.

## C A P I T U L O I

### ANTIQUAS LEGISLACIONES MARITIMAS

INTRODUCCION.- Nos vamos a referir en este apartado a cuatro cuerpos legislativos que son de vital importancia para el derecho marítimo internacional en general. Estas compilaciones son las bases en donde descansa el derecho mercantil y especialmente el marítimo en la Edad Media; a decir tres de ellas el Libro del Consulado del Mar, los Roles de Olerón y las Leyes de Wisby son compilaciones de Leyes, usos y costumbres de distintos puertos y mares y, un conjunto de leyes dictadas por la Liga Hansiática, conocido como derecho Hansiático.

1.1.- EL LIBRO DEL CONSULADO DEL MAR.- Es ésta una colección de leyes y costumbres marítimas dispersas de derecho - Rodio, Griego en general, Romano, Bizantino, Español, Italiano y Francés. Parece ser que esta compilación fué hecha originariamente en Barcelona, probablemente antes del año de 1263, sin embargo, el ejemplar más antiguo que se conoce data de 1436 y está redactado en lemosín, que es el dialecto usado por los habitantes de la antigua provincia de ese mismo nombre en Francia y cuya capital es Limoges. Este hecho ha dado lugar a que los franceses hayan disputado la cuna de la recopilación a Barcelona, para otorgársela a Marsella.

No obstante, como ya antes dijimos, lo más probable es que el origen del Libro del Consulado del Mar sea barcelonés y haya sido redactado en el siglo XIII durante el reinado de Jaime I, llamado el Conquistador. El primer ejemplar conocido (14-26) ya se encuentran incluidas las Ordenanzas de Barcelona, -- que datan de 1435.

1.2.-LOS ROL'S DE OLERON.- Según Perdessus citado por -- Denton (1), los Roles de Olerón son una colección de senten-- cías dictadas en materia marítima en el Litoral Francés del -- Norte. Esta colección fué compuesta por su autor desconocido, entre los siglos XI y XII; el título que lleva esta colección viene de que, en esa época, las sentencias eran suscritas -- sobre hojas de pergamino que eran conservadas en estado de ro -- llos: en cuanto a la razón de por que la colección lleva el -- nombre de la Isla de Olerón se ha dicho que se debe a que el manuscrito más antiguo que se conoce fué certificado conforme con los originales de las sentencias, por un notario de la -- Isla.

Los Rol es de Olerón reproducidos en flamenco por las -- Sentencias Darne y las Leyes de West Capelle, ciudades que -- servían de ante puerto a la Ciudad de las Brujas y que en.

----- (1) Tratado de Derecho Marítimo. Volumen Primero, página 9.

La actualidad han perdido completamente su importancia. En el siglo XIV, sirvieron a los holandeses para la redacción de los Usos de los Países Bajos e Costumbres de Amsterdam, Costumbres de Enkhuyzen, también ciudad holandesa y para las Costumbres de Stavern, en la Frisia Alemana.

Los Roles de Olerón directa o indirectamente, a través de las compilaciones que ellas inspiraron, rigieron todas las costas europeas del Océano Atlántico, de la Mancha, del Mar del Norte y del Báltico.

#### LEYES DE WISBY:

1.3.-Al igual que las anteriores, las leyes Wisby son una compilación consuetudinaria de derecho marítimo, sólo que referidas a los puertos y mares del Norte Europeo, principalmente al Mar del Norte. Deben su nombre a la Ciudad de Wisby, situada en la Isla de Gothland o Gotlandia, perteneciente a Suecia. Su origen se sitúa en el siglo XIV y la Primera edición que se conoce es de 1533. Fueron inspiradas en el derecho marítimo introducido por los negociantes alemanes en esa Isla.

1.4.- DERECHO HANSTATICO.- Los comerciantes de las Ciudades Alemanas de los países vecinos al Báltico formaron una Liga que se ha llamado Liga Hansiática o Hansa Teutónica. Esta Liga, que parece haber sido creada en 1252, tuvo como primera finalidad hacer la guerra al rey de Dinamarca, pero

de ellas se convirtió en una asociación de mercaderes para defensa y ayuda mutua. En el año de 1367, la Hansa contaba ya con 57 Ciudades asociadas y las principales estaban establecidas en lugares próximos a la desembocadura de ríos y tenían puertos a los que podían arribar barcos de gran calado: Lubeck, en el Trave cerca del Báltico; Hamburgo, en el Elba; - en el Weser; Colonia, en el Rhin; Danzing, etc. Todos los barcos pertenecientes asociados que iban a un mismo puerto se reunían y salían juntos, de modo que pudiesen mutuamente defenderse; los marinos y mercaderes iban armados y los barcos estaban tanto para la defensa como para el ataque.

En cada puerto extranjero la Hansa poseía, cuando menos, una casa fortificada a la que se arrimaban sus barcos. Las tuvo en los puertos de Suecia, en Navgerod, puerto Ruso, en Flandes, en Brujas, en Londres, en el Puerto de Noruega de Bergen, donde llegó a tener hasta veintidós.

Pues bien, esta poderosa asociación de comerciantes dictaba leyes en materia mercantil que tenía validez para todas las ciudades aliadas a la Liga y el conjunto de aquellas constituye lo que se ha llamado derecho Hansático. El 23 de marzo de 1614 la Asamblea de la Confederación, integrada entonces por 117 ciudades, sancionó el "Jus Hausseaticum Maritimum" que es una recolección de multitud de Leyes marítimas dictadas por la Liga, que se encontraban dispersas. Había entre otras muchas disposiciones, un regalmento interior para los navíos, el cual era leído por el Capitán a la tripulación cada

vez que se hacían a la mar; estaba prohibido jugar a los dados y a las cartas después de la puesta del sol, basear por el barco en la noche, malpestar víveres, e incluso faltar a la oración y jurar y nombrar al demonio; al que sacaba un arma con intenciones de pelear, se le clavaba con ella la mano al mástil.

1.5.-LAS PRIMERAS NORMAS LEGISLATIVAS EN MATERIA DE SEGUROS.- También se ha especulado mucho para esclarecer a --aunquen se leber las primeras normas legislativas en materia de seguros. Quienes tratan la materia lo hacen con apasionamiento y tratan de encontrar argumentos para adjudicar a sus respectivos países la gloria de ser el primer pueblo del mundo que reguló, con fuerza la ley, el contrato de seguro marítimo.

Los italianos sostienen que las primeras reglas legislativas en esta materia se deben a las Ciudades Italianas y citan disposiciones del Puerto de Cagliari (Brevi Portus Galloritanus) de 1313 y los Libros de Comercio de Francesco del Bene y Cia., de Florencia. Estos documentos prueban la manera fehaciente que fueron los italianos los primeros en practicar el seguro marítimo, pero de ninguna manera son cuerpos legislativos que regularan el contrato de seguro contra los riesgos del mar.

Por su parte, los franceses argumentan que en el año de 1000, cuando los judíos fueron arrojados de Francia durante el reinado de Felipe Augusto, ya conocían el seguro pero no ci-

ten en concreto ninguna disposición que reglamente este contrato, razón por la cual esta argumentación carece de una base científica y positiva.

Lo que nos parece más serio afirmar es que el primer cuerpo legislativo especializado en esta materia fueron las "Ordenanzas de los Magistrados de Barcelona" de 21 de noviembre de 1435 y a los que nos referimos de manera más amplia en el siguiente apartado. De esta manera estamos por afirmar que si bien fueron los italianos los primeros en practicar el seguro marítimo, como la gloria a España, más concretamente, a Barcelona, el importante puerto español del Mediterráneo, de ser el primer país en el que se legisló sobre el contrato de seguro marítimo.

1.6.-OTRAS LEGISLACIONES EN MATERIA DE SEGUROS.-antes de pasar a ver el conjunto de disposiciones que han regulado el seguro marítimo en España, nos referimos a algunos ordenamientos que han servido de antecedente a las legislaciones de otros países en esta materia.

Se puede citar como antecedentes de la legislación positiva italiana las siguientes: Las Ordenanzas del Gran Consejo de Venecia de 1462, reformadas en 1771, las cuales sirvieron de base al Código Mercantil Marítimo de 1786; el Estatuto de Florencia de 13 de marzo de 1522 y a los Estatutos de Génova 1538 y 1610.

Por lo que hace a los países bajos pueden citarse la -



Coutume d'Anvers, que hablan no sólo de seguros marítimos sino que también de finanzas; las Ordenanzas de Flandes de 1549, dictadas por Carlos V ante las múltiples reclamaciones formuladas por los comerciantes a causa de la frecuencia y aumento de los siniestros marítimos; las Ordenanzas de Amberes de 1563 promulgadas por Felipe II, las cuales constan de 20 artículos y en las cuales se establece que, respecto a los seguros sobre mercaderías, se harán según la costumbre de la Bolsa de Amberes y con arreglo a su cédula, cuyo modelo se insertaba en esas Ordenanzas y en fin, las de Rotterdam de 1604; las de Middleburg de 1600; las de Hamburgo de 1731 denominadas "Ordenanzas de Seguros y Averías de Amburgo" y las de Dinamarca de 1746.

En Francia, dos compilaciones que trataban del seguro marítimo son de gran interés. El "Guidon de la Mer" y la "Ordonnance".

El "Guidon de la Mer" es una compilación de carácter consuetudinario hecha por un jurista anónimo de Rouen, entre los años 1556 y 1574, en la que se recogieron usos y costumbres concernientes a ciertos actos de comercio marítimo, especialmente al contrato de seguro: consta de 169 artículos, distribuidos en 20 capítulos y entre sus disposiciones más importantes pueden citarse una relativa a que "los seguros han de hacerse por escrito, mediante contrato llamado vulgarmente cédula de seguro, prohibiéndose los llamados de confianza, es-

también de fianzas; las Ordenanzas de Flandes de 1549, dictadas por Carlos V ante las múltiples revlamaciones formuladas por los comerciantes a causa de la frecuencia y aumento de los siniestros marítimos; las Ordenanzas de Amberes de 1563 promulgadas por Felipe II, las cuales constaban de 20 artículos y en las cuales se establece que, respecto a los seguros sobre mercaderías, se harán según la costumbre de la Bolsa de Amberes y con arreglo a su póliza, cuyo modelo se insertaba en esas ordenanzas y en fin, las de Rotterdam de 1604; las de Middelburg de 1600; las de Hamburgo de 1731 denominadas "Ordenanzas de Seguros y Averías de Hamburgo" y las de Dinamarca de 1746.

En Francia, dos compilaciones que trataban del seguro marítimo son de gran interés: El "Gu'don de la Mer" y la "Ordonnance de la Marine".

El "Gu'don de la Mer" es una compilación de carácter consuetudinario hecha por un jurista anónimo de Rauen, entre los años 1556 1584, en la que se recogieron usos y costumbres concernientes a ciertos actos de comercio marítimo, especialmente al contrato de seguro; consta de 169 artículos, distribuidos en 20 capítulos y entre sus disposiciones más importantes puede citarse una relativa a que "los seguros han de hacerse por escrito, mediante el contrato llamada vulgarmente póliza de seguro, prohibiéndose los llamados de confianza, esto es, pactados verbalmente", y otra referente a una franquicia de 10 %. Instituye los requisitos y datos que debe una póliza de se

guros y también reglamenta el abandono.

Luis XIV, el Rey del Sol, sancionó en agosto de 1661 - la Ordenanza de la Marine, inspirada principalmente en el Guilon de la Mer y a su vez inspiración de muchos preceptos del - Código Napoleónico, de 1807. Esta Ordenanza está compuesta por cinco libros divididos en 53 títulos; "De los seguros" es el título sexto del libro tercero y comprende 74 artículos. Se permite, tanto a los súbditos franceses como a los extranjeros asegurar y hacerse asegurar en toda la extensión de reino, los navíos, mercaderías y otros efectos que sean transportados por mar y ríos navegables, y a los aseguradores, estipular un precio por el que correrán el riesgo.

El contrato será pactado por escrito, aunque puede hacerse en escritura privada, determinándose los datos y circunstancias que han de constar en la póliza.

Los asegurados correrán el riesgo de la décima parte del valor de los efectos asegurados, siempre que en la póliza no se disponga expresamente lo contrario.

Si los asegurados van en el navío o son los propietarios del mismo, en ningún caso dejarán de correr el riesgo de la décima parte, aunque estipule en la póliza que las cosas aseguradas lo son por todo su valor.

Se permite que los asegurados se hagan asegurar de ot

tros los riesgos por aquellos asumidos (reasegurado); y que los asegurados hagan lo mismo con respecto a la primera satisfecha y la solvencia de los asegurados (seguro subsidiario).

Cuando el asegurado no tenga aviso de la pérdida del barco o de las mercancías, se lo notificará al asegurador para los efectos de hacer el abandono en tiempo reglamentario. Si la fecha de pago no se fija en la póliza, el asegurado está obligado a pagar al asegurado en un plazo de tres meses, e contados a partir de la notificación del abandono. Se fijan igualmente, los plazos para hacer el abandono en tiempo reglamentario Y TODAS LAS DEMANDAS EN EJECUCION DE LA póliza, según el lugar del siniestro. De igual modo se precisa la forma de justificar el valor de la mercancía imponiéndose a los escribanos de pólizas, comisionistas de seguros, notarios, corredores, etc., la obligación de llevar un registro, rubricado en cada folio por la autoridad competente, en el que inscribiéranse todas las pólizas en que intervenga.

1.6.- ANTECEDENTES DE LA LEGISLACION MEXICANA EN MATERIA DE SEGUROS.- En este apartado haremos una síntesis de las diferentes legislaciones que han recogido en España en materia de seguros, desde las ordenanzas de Barcelona de 1455 hasta el Código de Comercio de 1889, que es el que se encuentra en vigor. Nos ocuparemos después de las legislaciones que estuvieron en vigor en la Nueva España y, por último, de las leyes y ordenanzas que han regido en México, desde 1821 a la fecha.

1.7.- ESPAÑA.- Las ordenanzas de Barcelona,- Como queda ya dicho, fué este cuer o legal el primero en regular el seguro marítimo. Según Félix Benítez de Lugo<sup>1</sup>, los capítulos de las Cortes, convocadas en Tortosa el 19 de diciembre de 1412, prorrogadas después para el 15 de diciembre del mismo año en Barcelona fueron el precedente de la primera ordenanza de Barcelona, pues según el mismo autor, en esos capítulos se regula minuciosamente el seguro contra la huida de los esclavos.

El Edicto de los Magistrados de Barcelona fué promulgado " con el fin de extirpar todos los daños, fraudes, cuestiones y debates que pudiesen seguirse en Barcelona por razón del seguro de las naves y otras embarcaciones, así como las mercancías, ropas y haberes, y tanto en el interés de los aseguradores". Las embarcaciones de los extranjeros sólo podían ser aseguradas en una cantidad que no alcanzara más de la mitad de su valor. El seguro y el pago del premio del mismo debían constar por escrito y el contrato entreba en vigor en el momento mismo del pago de la prima. De esta manera el pago del seguro.

El Edicto de los Magistrados de Barcelona termina con la siguiente cláusula: "Se reservan, empero, dichos consejeros y pro-hombres, por el caso de advertir que en las presentes ordenaciones hubiere algo obscuro o dudoso, en derecho para ellos o sus sucesores, de enmendarlos tantas veces como oportuno les pareciere". Haciendo uso de este derecho los consejeros reformaron las Ordenanzas de Barcelona, primero al año siguiente de su promulgación, es decir, en 1436, después en 1458 y 1461, y por

fin, en 1484 se publicó una nueva Ordenanza en la que se acrisolaban las anteriores: "habiéndose hecho en tiempos pasados diversas Ordenanzas acerca de los seguros marítimos, las cuales por circunstancias del tiempo necesitan de corrección, mutación y enmienda, las citadas Ordenanzas sean subrogado en los capítulos siguientes, de modo que tan sólo las presentes sean de hoy en adelante observadas...". Estas Ordenanzas constan de 25 capítulos.

Ordenanzas de Bilbao.- Siguiéron, en orden cronológico las "Ordenanzas de Seguros de Bilbao de 1520" y en 1531 unas "Ordenanzas Generales" que constaban de 40 capítulos, de las cuales 17, del XX al XXXVI inclusive, están dedicados al seguro marítimo. Como se nota estas Ordenanzas, aunque generales, dedican casi la mitad de sus disposiciones a regir los contratos de seguro a riesgos de mar. Estas Ordenanzas se ocupan ya del seguro sobre buenas o malas noticias y establecen que cuando se tuviera noticia de alguna nave y pudiera presumirse que está habiendo parecido, el asegurador debía pagar la indemnización al asegurado, previa fianza que otorgara éste garantizando que las noticias de siniestro eran verdaderas, fianza que se hacía efectiva en el caso de que el buque asegurado regresara salvo a puerto y, además de hacer efectiva la fianza, el asegurado debía pagar al asegurador cien ducados de oro por "la pena, el engaño o fraude que hizo o cometió".

Estas Ordenanzas de 1560 estuvieron en vigor hasta 1737 en que, por Cédula de 2 de diciembre de ese año, fueron -

publicadas y mandadas a ejecutar las nuevas "Ordenanzas dactadas por los comerciantes y navegantes de la Villa de Bilbao", las cuales dedicaban su capítulo XII a "Seguros, sus pólizas y su forma de hacerlas". Este capítulo consta de 50 ordenanzas, muchos de los cuales podrían ser aplicados actualmente, pues fue un cuerpo legislativo metódico y bien razonado en el que se tomaron en consideración los principios técnicos sobre los que descansa la institución jurídica del seguro moderno, y fue la legislación mercantil que casi exclusivamente se observó en España hasta la publicación del Código de Comercio de 30 de mayo de 1829, obra de Sañz de Andino. Las Ordenanzas de Bilbao de 1737 estaban compuestas por 29 capítulos y tiene especial interés para nosotros porque "a pesar de que las ordenanzas de Sevilla eran de aplicación supletoria en materia mercantil, como se ordenó el acrobarse las Ordenanzas de México y no obstante lo dispuesto en la Ley 75, Título 46, Libro IX de la Recopilación de las Leyes de Indias para que se aplicaran supletoriamente la Ordenanzas de Burgos y las de Sevilla, fueron las de Bilbao las que de hecho rigieron en la práctica y en la resoluciones del Consulado de la Nueva España". (Lic. Luis Ruiz Rueda).

Ordenanzas de Burgos.- Burgos, llamada Caput Castellae fue en la Edad Media un centro comercial de bastante importancia. Los comerciantes burgaleses obtuvieron la jurisdicción consular en 1494 y el Consulado de esta Ciudad forma varias Ordenanzas que fueron confirmadas por Don Carlos y Doña Juana, en Pragmática de 13 de septiembre de 1538, las cuales fueron coleccionadas en 1553 bajo el título de "Ordenanzas hechas por el Prior y Consules de la Universidad de la Contratación de esta

muy noble y muy leal Ciudad de Burgos.

Ordenanzas de Sevilla.- Sevilla, la puerta del oro de las Indias, obtuvo jurisdicción consular en 1539 pero no fué sino hasta 1554 que Carlos I aprobó las Ordenanzas de Sevilla, formadas por el Prior y Cónsules de la Universidad bajo la presidencia de un juez real del Consejo de las Indias las cuales constan de 24 capítulos.

1.3.- NUEVA ESPAÑA.- No fué sino hasta 1592 en que Felipe II, por real Cédula de 15 de junio de ese año, acordó la creación de la Universidad de Mercederes de la Nueva España, sin embargo hay autores que afirman que los mercederes de la Ciudad de México se crearon desde el año de 1581 al menos de hecho.

Las Ordenanzas de la Universidad de Mercederes de la Nueva España fueron confirmadas el 24 de junio de 1604, previas las modificaciones que hizo el Consejo con sus autos de vista y revista el 19 de junio de 1603 y 4 de julio de 1604. En estas Ordenanzas se decía que "aunque entonces no había empresas aseguradoras en este país, cuando llegaran a crearse deberían de ser regidas por las Ordenanzas de Sevilla.

Las Ordenanzas del Consulado de la Universidad de Mercederes de la Nueva España no existían compañías aseguradoras y atendiendo, por otra parte, a los datos que nos dan Juan B. Pardo y Miguel Lerdo de Tejada acerca del fracaso de las primeras compañías creadas en Veracruz hacia 1789 y 1802, podemos concluir que en la época del Virreynato, no se practicó en la Nueva España ninguna especie de contrato de seguro y su



poner que los barcos y mercancías en ellos transportadas debían asegurarse en la metrópoli.

1.9.- MEXICO.- Consumada la Independencia de México en 1821, las Ordenanzas de Bilbao rigieron en la República como el único gobierno en materia mercantil. Entendemos que, excepto en los lapsos en que el país estuvo constituido a la manera central, la aplicación de las Ordenanzas de Bilbao en toda la República fué puramente de hecho, pues las constituciones federales no otorgaban a la Federación la facultad de legislar en materia Mercantil, y no fue sino hasta la reforma de 14 de diciembre de 1893 en que la federación obtuvo esa facultad. En efecto la Constitución Federal de 1924 en la fracción XI del artículo 50, concedía a la Federación únicamente la facultad de legislar sobre comercio internacional y sobre el que se ejerciera con los tributos índias. Por su parte la constitución de 1857 - antes de la reforma de 1893, tampoco facultaba a la Cámara de Diputados, ya que se recordará, el Poder legislativo Federal por ese tiempo era unicameral, para legislar en materia mercantil, tanto es así que, como afirma Mnatilla<sup>2</sup>, al punto esta disposición dieron sus propios Códigos de Comercio; así por decreto de 24 de julio de 1863. la Legislatura del Estado de Puebla declaró aplicable el Código de Comercio en esa entidad federativa; También el Estado de Tabasco en 1873 expidió un Código de Comercio, en cual reproducía literalmente el Código de Comercio.

-----  
(2) Derecho Mercantil 1953, página 15, Tomo No. 25.

En efecto, el año de 1922, por decreto de 22 de enero, considerándose necesario elaborar un Código de Comercio, se nombro una Comisión encargada de redactarlo; pero debido al sinnúmero de vicitudes por los que atravesó México en la primera mitad del siglo XIX, tal obra vino a cristalizar hasta 1854 en que Don Teodosio Lares, Ministro de Justicia del último gobierno de Santana, presneto su proyecto de Código, el cual fué promulgado el 16 de mayo de dicho año, este código solo tuvo vigencia en el Distrito y Territorios Federales y en materia de comercio Internacional.

El hecho del triunfo de la revolución de Ayutla y la caida del régimen santanista dieron nueva vida a las ordenanzas de Bilbao, las cuales estuvieron rigiendo hasta el año de 1884 fué expedido el segundo Código de Comercio Mexicano, este sí ya de caracter federal.

Cabe hacer notar que el Código Civil de 1870 reglamentó el contrato de seguro, haciendo exclusión del seguro marítimo. En efecto, el artículo 2899 del citado Ordenamiento remite -- al Código de Comercio: "El aseguramieto se rige por lo que dispone el Código de Comercio ". Como en ese tiempo esta deredado el Código Mercantil de 1854, debemos entender que la ley aplicables eran las Ordenanzas de Bilbao.

El Código de Comercio de 1884 reglamentó el contrato de seguro marítimo en los artículos del 1259 al 1340. Estos preceptos constituían el capítulo denominado "De los seguros Marítimos", que era el capítulo 3o. del Título Tercero, referente

a los contratos especiales de comercio marítimo.

El código de 1884 estuvo en vigor hasta el 10 de enero de 1900, fecha en que entró en vigor el Código de Comercio todavía vigente, que fue inscrito en su gran mayoría en el de Sainz de Andino. Como es sabido, aunque este ordenamiento no está abrogado, ha sufrido derogaciones en muchos de sus preceptos por varias leyes especiales, entre otras, la Ley de Títulos y Operaciones de Crédito de 1932, la Ley de Sociedades Mercantiles de 1934, la Ley de Quiebras y Suspensión de Pagos de 1942 y la que para nosotros tiene capital importancia: la Ley Sobre el Contrato de Seguro, de 26 de agosto de 1935.

Ley Sobre el Contrato de Seguro derogó el título séptimo del Libro 20., del Código de Comercio vigente que se refería al contrato de Seguro General, haciendo excepción del marítimo; su artículo 30. preceptúa que " El Seguro Marítimo se rige por disposiciones aplicables al contrato del seguro marítimo son las contenidas en los capítulos VII y XII del Título 30., del Código de Comercio de 1889.

A partir del 25 de mayo de 1922 el que se promulgó la Ley General de Sociedades de Seguros, con reglamento de 25 de noviembre de 1926, el Estado ha reglamentado a las Instituciones aseguradoras mediante leyes especiales prohibiendo a las personas físicas y a toda persona jurídica que no tenga operación activa de seguros en la República Mexicana.

## CAPITULO VI

### ORIGEN LEGISLATIVO DEL SEGURO MARITIMO

#### - SUMARIO -

2.1.-Antecedentes Históricos del Seguro Marítimo, 2.2.-Babilonia, Egipto, India, Fenecia, Cartago, 2.3.-Grecia, 2.4.-Roma, 2.5.-Las Guildas. 3) Hermandades o Cofradías, 2.6.- Las Ciudades Italianas del Medievo y la prohibición de Gregorio IX del interés en el prestamo de la gruesa.

## C A P I T U L O    I I

### ORIGEN LEGISLATIVO DEL SEGURO MARITIMO

2.1.- ANTECEDENTES HISTORICOS DEL SEGURO MARITIMO.- Existen, desde luego en la más remota antigüedad, ensayos e instrucciones vecinas o semejantes a las que nos ocupa y de la que a continuación vamos hacer una relación histórica, para después, ocuparnos de sus antecedentes en general, y de México en especial.

El concepto jurídico del seguro tuvo su origen en el seguro marítimo, "el cual dentro del marco de seguros generales ha sido siempre el más flexible y adaptable por ende el más innovador y aún cuando su origen se haya veledo por la antigüedad del seguro, puede al mismo tiempo considerarse, aunque ello -- parezca paradójico, también la forma más nueva y así como en la tradición militar, a pesar de los inventos de las nuevas -- armas y últimamente del vertiginoso desarrollo y perfeccionamiento de armas atómicas, la infantería sigue siendo la "Reina de Batalla", puede decirse que el seguro marítimo sigue destacándose como el seguro por antonomasia, siendo realmente el -- tronco de donde ha surgido todas las demás ramas dentro de la categoría del vocablo "generales", puesto que la póliza marítima, ya sea por cubrir cascos o carga puede arcar prácticamente toda la contingencia", de esta forma, cuando se investigan

Los orígenes de este tipo de seguro, se estaban buscando los más remotos antecedentes del seguro en general.

## 2.2. BABILONIA, EGIPTO, INDIA, JUDEA, FENICIA Y CARTAGO.-

Según Lago Benítez de Lago, el texto más antiguo en el que palpita el espíritu y finalidad del seguro, es la Biblia, en la que, al hacerse la historia de Josué, sucesor de Moisés como jefe del Pueblo Hebreo, se relata que aquel hizo almacenar gran cantidad del grano recogido durante los años de abundancia, para prevenir la escasez que podía sufrirse en los años de penuria. Nosotros no estamos de acuerdo a lo anterior, pues aquí se trata de un caso típico de ahorro y aunque ésta es una de las formas de prevenirse contra de futuras contingencias desfavorables, finalidad análoga a la del seguro, tendríamos que remontarnos a épocas anteriores a las de Moisés y Josué, ya que creemos firmemente, el ahorro es casi tan antiguo como la humedad.

El Código de Hammurabi en el Talmud de Babilonia, se refiere a las caravanas que eran constantemente asaltadas por cuadrillas de malecheros y entre otras los componentes de la caravana. En efecto, se dice, el Talmud que cuando los borrachos se reunían en caravana y uno de ellos perdía un animal se le reparaba entre todos los daños sufridos, entregándosele otro seno escaso de la masa común.

El Código de Manú, siglo XII A.JC., se encuentran disposiciones de derecho marítimo relativas al préstamo a la gruesa

y el fletamento de buques, pero no se encuentra ninguna institución que tenga semejanza con el seguro.

Según Veler y Tartur, citados por Benítez de Lugo, el descubrimiento de un antiguo seguro marítimo ha dado a conocer el hecho de que, en el bajo Egipto, los talleres de piedra habían organizado una caja de inhumación, lo que acordaba una subvención a los deudos de los miembros para el caso de muerte.

Se desconoce la legislación marítima de fenicios y cartagineses, aunque es de deducirse que siendo gente de mar dedicada al comercio, hayan tenido un derecho comercial marítimo en armonía con su poderoso tráfico por mar.

2.3.-GRECIA.-En Grecia, las asociaciones llamadas Eranot tenían como fin el socorro de los necesitados en forma de asistencia mutua; los socios más poderosos otorgaban su auxilio a los desvalidos, realizando su función mediante el establecimiento de un fondo común. Existían también asociaciones que tenían por objeto el socorro recíproco de los ciudadanos para el caso que se vieran necesitados, teniendo a su vez el socorro de la obligación de contribuir cuando se agravase su fortuna.

La antigua Grecia contaba con un puerto que, por la potencia y calidad de su tráfico marítimo, nos merece especial atención. Nos referimos al puerto de Rodas, colonia fundada por los --

domos, hoy bajo la jurisdicción de Italia. Las Leyes de Rodia fueron recogidas fragmentariamente por el Digesto y tuvieron decisiva influencia en el derecho romano, por los que a comercio marítimo se refiere. Entre las leyes romanas, cabe citar la Ley de Rhodia de Jactu, que fue el primer ordenamiento que reglamento la echazón, que es el acto del Capitán de embarcación al mar efectos que pertenecen al buque, al cargamento o tripulación, con objeto que, aligerándolo, pueda salvarse del peligro de naufragio, acallamiento, captura, etc., hay una recopilación de las leyes de Rodas, públicamente en el siglo VIII bajo el reinado Emperador León Yasarío recopilación que se conocida con el nombre de las Basilicas.

#### ROMA:

2.1.-Los romanistas, quienes tratan de encontrar el origen de las instituciones jurídicas actuales en el derecho Romano, hacen remontar el origen del seguro marítimo a tiempo de la segunda guerra Púnica (410 A.J.C.), y basan sus informaciones en referencia de Tito Livio y de Suetonio.

Tito Livio refería que, haciéndose los preparativos para la guerra y teniéndose necesidad de transportar a España municiones de Guerra y de boca, "Se presentaron tres agrupaciones compuestas de diecinueve individuos que se encargaron de los suministros, exigiendo por ello dos condiciones: quedaran exentos del servicio militar mientras durece, y que el Estado les garantice contra el enemigo y las tempestades de todo lo que embarquen". y alude a otro caso en el que un recaudador



de impuestos, " que desde mucho tiempo atrás no habían tenido fuel para el fraude y la codicia", suponía naufragios que no habían ocurrido, por el tesoro público respondía de las pérdidas en el material transportado para el ejército, en caso de temporal.

Suetonio, en su clásica obra "Vida de los Cesares" refiriéndose al Emperador Tiberio Claudio, dice que habiendo encarecido el precio de los víveres a consecuencia de la prolongada esterilidad, le detuvo "a Emperador) un día en Foro la multitud, abrumándoles de injurias y lanzándole trozos de pan, -- trabajo le costó escapar y no entro en su palacio sino momento medio alguno para asegurar la llegada de convoyes hasta el invierno, tomando a su cargo las pérdidas que ocasionase el mal tiempo".

Como se puede ver, los textos citados anteriormente no son prueba de que el seguro fuese conocido integralmente en Roma, pues salvo el de la mutualidad algunos casos existentes, faltan casi todos los elementos esenciales del mismo pero sobretodo nos hacen ver a estas instituciones con características muy distintas a las del seguro actual, por que:

- a).-No había pago de primas;
- b).-Se trataba de un acto unilateral del Estado;
- c).-Este acto unilateral era una garantía accesoria y no un contrato principal.

se tiene noticia de que en Roma existieron asociaciones semejantes a las que se refieren en el texto de las "collegia militum". Dada la naturaleza eminente, ante guerra del pueblo "collegia militum", las que más auge e importancia que tuvieron: eran estas, asociaciones de militares en las que, mediante el pago de una cuota de entrada, muy elevada por cierto, los militares asociados tenían derecho a una indemnización para casos de retiro o muerte.

Los artesanos también se agruparon en asociaciones "collegia tenuium", que les ofrecían asistencia y protección -- mediante un fondo alimentado con subvenciones del Estado y -- con beneficios que procedían del trabajo y herencia de los -- socios muertos av-intestato.

Es éste un contrato de matuum de una naturaleza especial. Como se recordará, el matuum en derecho Romano estaba clasificado entre los contratos formados ex-re, es decir, aquellos que se perfeccionaban hasta la entrega de la cosa. El dinero prestado debía ser empleado precisamnete en el comercio marítimo y estaba sujeto a la suerte de un transporte por mar. Si la nave parecía con las mercancías compradas con el dinero prestado, el prestatario no debía nada, pero si el navío arribaba. Con facilidad, debía devolver la cantidad más un interés, e que desde luego era mucho mayor que la tasa legal. (si navis ex Asia venerit) centum mini dabis). Esta institución romana corresponde en la antigüedad al moderno préstamo a la gruesa, cuyas analogías son manifiestas.

b.- El averseo periculo.

Algunas veces se inserta en los contratos una cláusula en virtud de la cual los riesgos en el lugar de ser a cargo de aquellas de las partes que debía soportarlos normalmente son consignados a cargo de la otra a cambio de una pequeña suma de dinero. Este desplazamiento del riesgo (averseo periculo), tiene más semejanza porque si hay pago de una prima, independientemente de que el siniestro se realizará o no; sin embargo, se trata de una cláusula accesoría y no de un contrato principal, como lo es el del seguro. El averseo periculo es en nuestra opinión la institución romana que más se asemeja al seguro.

2.5.- A LAS GUILDAS.- La palabra guilda es un anglicismo derivado de guild, gremio, corporación o hermandad dedicada a un principio ayudar en el trabajo de una iglesia o feligresía.

Las primeras guildas aparecieron en Inglaterra en el siglo IX, a la sombra de la iglesia convirtiéndose después en asociaciones mutua contra la presión del feudalismo. Más tarde también, en Inglaterra aparecen las primeras guildas de comerciantes y artesanos. Un día cada mes se reunían los miembros de las guildas en un banquete en el que, entre immoderadas libaciones, discutían sobre sus intereses comunes. Sus sentimientos eran también comunes un insulto hecho a alguno de los miembros era considerado como ofensivo para todos los componen

forma los gremios se convertían en cofradías o hermandades, las cuales, además de alguna actividad religiosa tenían como finalidad procurar el alivio, socorro y asistencia de enfermedades, y de pensiones en caso de vejez o invalidez de los asociados.

Luis Benítez asegura que desde el ascenso al trono de Isabel la Católica en la religión de Andalucía los trabajadores tenían prácticamente un seguro social completo, ya que los miembros de las cofradías de esta religión se prestaban auxilio en enfermedad, subsidios en metálico, asistencia médica-farmacéutica, asistencia médica en hospitales propios de las cofradías; auxilios por accidentes, subsidios de invalidez y vejez por muerte y gastos de entierro, además de auxilios varios como el de prisión y el de cautividad y aún el total. (1)

En el siglo XVIII las cofradías se fueron transformando en montepíos, instituciones en las que se deserró el carácter religioso que predominaba en las cofradías, los servicios prestados por los montepíos eran análogos a lo que prestaban las cofradías gremiales, sólo que en aquella ya empezaron a efectuar descuentos sobre los sueldos y haberes de sus asociados, estableciéndose cuotas fijas y contribuciones determinadas

----- (1) Tratados de Seguros. Volumen I Capítulo VII, página 115.

tes de la asociación y también cuando venían colectiva. Pero también la desgracia sufrida por uno de sus miembros por enfermedad, robo o incendio, era considerada como desgracia y todos los cofrades se asistían mutuamente.

Las gúildas se extendieron por toda Europa. En Alemania tuvieron especial importancia las gúildas de propietarios de inmuebles, en Dinamarca, Francia y lo que hoy es Bélgica también existieron y tuvieron gran auge este tipo de asociaciones.

Las gúildas desaparecieron en la Edad Media en parte por el afán de conseguir mayores beneficios de los miembros de ellas y en parte por la fuerte competencia de los juicios que estaban excluidos de este tipo de asociaciones. En efecto, era visto como inmoral por los miembros de las gúildas el buscar beneficios se atentaba contra los intereses de los demás miembros de la asociación. Esta concepción del comercio desapareció con los métodos mercantiles de los judíos, que no se preocupaban de las prohibiciones canónicas sobre el préstamo con interés.

B.- HERMANDADES O COFRADÍAS.- En España a partir del siglo XII nacieron instituciones semejantes a las gúildas, llamadas hermandades o cofradías, asociaciones de comerciantes o artesanos de un mismo ramo tomaban cierto matiz religioso cuando se ponían bajo la protección de un santo patrono; de esta

En Nueva España se estableció en febrero de 1775, con el fondo de una mesada de cada oficial y el descuento de los y medio por ciento de los sueldos que, en percibiendo, un monto de sueldo militar, estaba a cargo de los oficiales y, en caso de muerte, daba a las viudas e hijos de los militares la cuarta parte del sueldo a sus esposos o padres hubiera correspondido. (2).

2.6.-LAS CIUDADES ITALIANAS DEL MEDIOEVO Y LA PROHIBICION DE GREGORIO IX DEL INTERES EN EL PRESTAMO A LA GRUESA.-En la época conocida como el medio-evo, florecieron, sobre todo, el que actualmente al norte de la República Italiana, una multitud de ciudades independientes que se dedicaban de manera casi exclusiva al comercio. Muchas de estas Ciudades son puertos de mar: Venecia, la República aristocrática de Génova, y en el Puerto de Cagliari en la Isla de Cerdeña, estaban pobladas por comerciantes de mar.

Cuando estas Ciudades vivían sus mejores días, el préstamo a la gruesa fué instrucción común y corriente para los mercados que se dedicaban al tráfico marítimo entre los diversos puertos del Mediterráneo, como medio para asegurar sus naves y cargamentos.

Laurín Vermo t sostiene que aquella gentes no habían conocido la necesidad del seguro marítimo porque los riesgos de

----- (2) T. Esquivel Obregon: Apuntes para la Historia del derecho en México. Tomo II, página 564.

La navegación era resuelta de aquellos." ejerciéndose por entonces la navegación, salvo algunas expediciones aventuradas de navegantes célebres, dentro de unos límites restringidos no existiendo la necesidad urgente de ponerse por delante cubierto de peligros a lo que se podría, en gran número de casos, "escapar": así prestamo a la gruesa cubría perfectamente a sus necesidades pues como los siniestros eran muy pocos no se había dejado sentir en ningún momento la necesidad de la mutualidad ya que los prestamistas a la gruesa podrían muy bien resistir los raros casos en que no se les devolvía el importe del préstamo por causa de que pereciera el QUE iba la mercancía adquirida con el dinero prestado.

La anterior información no es exacta. El Mediterráneo como mar interior, es peligroso que los acéanos mismos y si a esto se agrega el intenso tráfico marítimo que siempre ha existido en ese mar, se verá que la información de los señores Laurín y Vermont carece de base. Descripción de poetas griegos, lo confirman: en la Odisea, relate Homero que "llevaba Ulises 19 días de navegación, cuando el dios Neptuno le vio de lejos, le reconoció y, lleno de ira al comprender que los otros dioses habían aprovechado su ausencia para liberarlo, desencadenó una tremenda tempestad, que acabó por de trozar la balsa y poner en peligro la vida de los navegantes": y Virgilio, en la Eneida refiere que la diosa Juno acude a la ayuda de Solo para que desencadene vientos furiosos contra la flota -- Troyana a fin de dispersarla y destruirla: así lo hace el dios del viento y "no tardan en confundirse los mugidos del huraa--

cón, los clamores de los barcos y el chirrido estridente de las cuerdas sobre un mar emboscado cuyos olas gigantescas cubren un cielo negro como la noche".

Yo, el tráfico por el Mediterráneo era y es peligroso; tanto es así que el alto número de siniestros marítimos, a más de un afán desmedido de lucro, proveniente de la misma bonanza comercial, hicieron los prestamistas a la gruesa, por lo general judíos llegaron a exigir intereses desorbitados por sus préstamos a la gruesa se dió lugar a un Decretal que en 1234 dictó el Papa Gregorio IX prohibiendo el interés en contratos de este tipo y tachándolos de usurarios.

Fue esta disposición de Derecho Canónico la que hizo surgir el seguro marítimo. Prohibiendo el interés en el préstamo, a la gruesa, los comerciantes marítimos de la Edad Media tuvieron que encontrar otra combinación que les garantizase sus buques y mercancías contra los riesgos de mar; así se tuvo la idea de suplir en el préstamo a la gruesa lo que le daba el carácter de mutuo, es decir, el desembolso inmediato de una cantidad.

Primero se recurrió a una ficción: se fingió la substitución del préstamo por una compraventa celebrada bajo una condición resolutoria; se reputaban vendidos por el asegurado el navío y la carga, pero se estipulaba que la obligación de pagar el precio sería sólo en caso de naufragio o de avería, imponiéndose además la condición de que la venta sería nula -



en el supuesto de feliz arribo de la nave o puerto de destino, quedando siempre obligado el vendedor (asegurado) a satisfacer una cierta suma de comprador (asegurador) en concepto de indemnización por el riesgo asumido.

Posteriormente se suprimió la ficción de compra-venta estipulándose simplemente que el asegurado recibe una indemnización en caso de pérdida del buque o mercancía en transporte mediante el pago del asegurador de una cantidad (prima) la cual debía ser cubierta por adelantado y era devengada por el asegurador independientemente de que el siniestro ocurriese o no, como compensación por el riesgo corrido. Como se puede ver, este rudimentario tipo de seguro tiene gran semejanza con el *aversio periculo romano*; pero mientras que éste se estipula como una cláusula accesoria a los contratos de transporte de mercancías por mar, aquel que tiene ya la forma de un contrato de transporte de mercancías por mar, aquel ya tiene la forma de un contrato principal. Cuando esta sencilla combinación fue descubierta, nació el contrato de seguro, el cual, con el transcurso de los años, llegaría a ser uno de los contratos mercantiles que más se practican.

CAPITULO III

NATURALEZA DEL CONTRATO DE SEGURO MARITIMO

- SUMARIO -

3.1.-Concepto etimológico,3.2.-Concepto gramatical,3.3.-Concepto doctrinal,3.4.-Concepto legal,3.5.-Características del Contrato de Seguro Marítimo: a)Principio 1, b)Mercantil,c) Nominado, d)Consensual, e)Oneroso, f)De Empresa, g)Commutativo, h)Sinalagmático, i)De Tracto Sucesivo, j)De Buena Fé, k)Resarcitivo.

### C A P I T U L O III

#### NATURALEZA DEL CONTRATO DE SEGURO MARITIMO

3.1.-CONCEPTO ETIMOLOGICO.- Del latín marítimus- marítimo  
Del latín securus- seguro.

3.2.-CONCEPTO GRAMATICAL: (1)

A).-No expuesto a daño o peligro.

B).-Que no puede, carece o desorenderse fácilmente.

C).-Que ha de producirse o realizarse indefectiblemente:  
su nombramiento es seguro.

D).-Contrato por el cual el asegurado se compromete a resarcir al asegurado por ciertas pérdidas o siniestros, mediante el pago periódico por parte del asegurado de cierta cantidad de dinero.

3.3.-CONCEPTO DOCTRINAL.--(2) El derecho, en términos generales, un conjunto coordinado de construcciones ideales de un poder público efectivo y destinadas a ocurrir o realizarse en la vida humana de la relación social.

El derecho marítimo en particular, es un conjunto coordinado de construcciones ideales o instituciones jurídicas, emanadas de un poder público efectivo y destinadas a realizarse o actualizarse en la vida humana de relación social, en el teatro del mar o en relación con los espacios marítimos, en otras palabras, el ordenamiento jurídico es marítimo.

----- (1) Diccionario Kavel'sk. Del la Lengua Española.

----- (2) Cervantes Ahumada, Raúl. Sobre el Concepto de derecho. Publicación de la Revista Brasileña de Filosofía. Sao Paulo 1986.

3.4.-CONCEPTO LEGAL.- Desde luego el Código de Comercio no nos proporciona una definición de lo que debemos considerar como seguro marítimo. La ley sobre el Contrato de Seguros de 1935 define al contrato de seguro en general como aquel en virtud del cual una empresa aseguradora se obliga mediante una prima a reparar un daño, o a pagar una suma de dinero al verificarse la eventualidad prevista en el convenio. (3) La necesidad de la definición es del estilo jurídico casado, cuando la urgencia es secarar el seguro de otros contratos era más viva". Así se comprende que nuestro legislador haya encabezado nuestra Ley sobre el Contrato de Seguro, con un artículo que intenta la definición y precisa los elementos específicos del contrato: prestación del asegurador, prima, riesgo y empresa. (4)

En la legislaciones extranjeras es posible considerar que el seguro marítimo abarque también el seguro de personas, pero dentro de la Legislación Mexicana, en nuestra opinión sólo cabe considerar que el seguro marítimo es seguro de cosas ya que dentro de la enumeración que el artículo 818 del Código de Comercio hace los objetos que son materia del seguro marítimo, se refiere exclusivamente a cosas y no a personas. En éste mismo sentido se encuentra redactado el artículo 743 del Código de Comercio Español, legislación que como ya dijimos en el Capítulo anterior, fue fuente de inspiración de toda nuestra legislación en materia de seguros marítimos.

----- (3) Mossa, Saggio legislativo sul contratto di assicurazione, pág. 1.

----- (4) L. Ruiz Rueda, Legislación Mexicana relativa a los Seguros Privados, página 210.

3.5.-CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO.-EL contrato de seguro marítimo está revestido de las siguientes características: Principal, Mercantil, Nominado, Consensual, Oneroso, de Empresas, Conmutativo, Sinalegmático, de Tracto Sucesivo, de Empresas, de Buena Fé, Resarcitorio, además de no ser, como clásicamente lo ha considerado, como un contrato de adhesión.

A.-PRINCIPAL.-EL contrato de seguro marítimo es un contrato principal, or que no está subordinado a ningún otro, existe por sí y tiene un fin propio. El de seguro ha sido siempre un contrato principal y ha sido ésta una de las características que han servido de base para diferenciarlo de algunas instituciones similares que existieron en el pasado, tales como el ~~caso~~ ~~averso~~ ~~periculi~~ en el derecho Romano.

El régimen de los contratos principales no ofrece particularidad especial alguna por ser el régimen normal.

B.-MERCANTIL Según nuestro orden jurídico positivo el contrato marítimo es mercantil; pero considereemos que el contrato de seguros privados.

Sin embargo, no es posible pasar por alto en nuestra legislación positiva, el contrato de seguro marítimo es un contrato mercantil: Lo.- Por que la fracción XV del artículo 75 del Código de Comercio, reputa actos de comercio los contratos relativos al comercio marítimo y a la navegación interior y exterior; 20.- (5) Por que está regulado por el Código de Comercio  
----- (5) Código de Comercio, Libro Tercero, Título III, Capítulo VIII a XII.

30.- Sobre todo porque la fracción XVI del artículo 75 del - antes citado Ordenamiento Legal, considera como actos de comercio los contratos de seguro de cualquier especie, siempre que sean hechos por emopresas.

La última parte de esta fracción XVI es actualmente ana crónica ya que, como es de sobra sabido, el carácter de asegurador sólo puede ser asumido por una sociedad anónima, una sucursal de Instituciones Extranjeras, las cuales deben cumplir con los preceptos sobre sociedades extranjeras contenidos en la Ley General de Sociedades Mercantiles, y las Sociedades Mutualistas; es decir, que el carácter de asegurador sólo puede ser asumido por una empresa colectiva. Pero más - aún, la fracción 1 del artículo 30. de la Ley General de Ins tituciones de Seguros prohíbe expresamente a toda persona fi sica la práctica de cualquier operación activa de seguros en territorio mexicano. Se comprende esta disposición en 1890,- año en que se promulgó el Código de Comercio vigente, ya que en este tiempo el Código Civil aún reglamentaba el contrato de seguro, por lo que parece ser que el Ordenamiento Civil - era aplicable en caso de que el seguro se conviniera entre - personas físicas, aplicándose la Legislación Mercantil cuando el seguro fuera contratado entre un empresario asegurador y una persona física o moral.

D.- NOMINADO.- El contrato de seguro marítimo es un contrato nominado en cuanto goza de una denominación confir mada por - las leyes, en este caso el Código de Comercio, que le distin gue de cualquier otro, en términos que con sólo su enuncia--

ción nos viene a la mente sus características, objeto y finalidad. Esta característica la hego resaltar en contraposición a lo que los comentaristas del Derecho Romano llamaban inominados, porque no habian recibido un nombre particular (contratos incerti;negocia nova).

C.- CONSENSUAL.- Por reforma hecha al artículo 812 del Código de comercio con fecha 11 de febrero de 1946 (Diario Oficial de viernes 3 de mayo del mismo año), el contrato de seguro marítimo pasó de ser un contrato formal a revestir la característica de consensual. En efecto, antes de la reforma de 1946, el artículo antes mencionado preceptuaba que: "Para ser válido el Contrato de Seguro Marítimo, habra de constar por escrito en póliza firmada por los contratantes". -- Gay de Montellá, al comentar el artículo 737 del Código de Comercio Español, idéntico al 812 de nuestro Código, antes de la reforma de 1946, considera que la exigencia de la Ley en el sentido de que para ser válido el Contrato de Seguro Marítimo debe constar por escrito, es con vista a la prueba y no en relación a la formalidad del Contrato. Gamechogicoches en su tratado de derecho Marítimo Español, nos dice que en este contrato es consensual "porque se constituye y perfecciona por el consentimiento de las partes"; y en principio el documento en que se hacen constar los pactos es "ad probationem tantum et non ad solemnitatem". No estamos de acuerdo con tales autores ya que los subsecuentes artículos que regulan el contrato de seguro marítimo, tanto en la legislación mexicana como en la española, que como ya hemos --

dicho son idénticas, no nos permiten interpretar que la póliza en la que consta el contrato sea expedida exclusivamente ad probationem. La jurisprudencia del Tribunal Supremo Español, quedó, en este aspecto, definida a la vista de la sentencia de 24 de febrero de 1927, la que declara que "para -- que tenga existencia legal y produzcan efectos jurídicos los contratos de seguro no basta que vayan precedidos del mero -- consentimiento, sino que es absolutamente indispensable que se haga constar en documento público o privado, suscrito por los contratantes". En nuestra opinión el contrato de seguro marítimo es en España, como lo era en México antes de la reforma de 1946, un contrato formal. La Suprema Corte de Justicia de la Nación, no llegó a sentar jurisprudencia en esta -- materia y sus ejecutorias no contienen un criterio uniforme que pueda orientarnos en este asunto.

La forma en que esta redactado actualmente el artículo 812 de nuestro Código de Comercio no deja ya lugar a dudas, -- ya que si bien en su párrafo primero nos dice que el Contrato de Seguro Marítimo debe constar por escrito, el segundo -- párrafo del mismo aclara que la empresa aseguradora tiene la obligación de expedir, como constancia para el asegurado, el documento llamado póliza. De esta manera la Legislación Mexicana considera ya expresamente la expedición de la póliza como un medio de prueba y no un requisito de validez, pasando a otorgar sin lugar a dudas, la característica de concensual al contrato de seguro marítimo y está en total armonía con -- el artículo 19 de la Ley sobre el Contrato de Seguro que con



sidera enfáticamente que la póliza se expide exclusivamente para medios de prueba y que ninguna otra, salvo la confesional, será admisible para probar la existencia del contrato.

Nuestro artículo 813 enumera en sus 16 fracciones los requisitos que debe contener la póliza en la que consta la celebración de los contratos de seguro marítimo. Antes de hacer un breve comentario de los antes dichos requisitos, cabe aclarar que, en el encabezado del artículo 813, se establece que los requisitos que en sus 16 fracciones consigna, debiera contenerse en la póliza, además de las condiciones -- que libremente consignent los interesados.

1.- Empezar la fracción primera de nuestro Código de Comercio por exigir que conste en el contrato la fecha de su celebración, con expresión de la hora en que queda convenido. El requisito de la fecha es esencial en el contrato para los efectos de la prescripción de las acciones nacidas del mismo y, en cuanto al requisito de la hora en que el contrato de seguro queda perfeccionado, dentro de los libros que me sirvieron de guía y consulta para la elaboración de esta tesis no encontré una explicación razonable para la exigencia de este requisito. Personalmente considero que siendo el contrato de seguro un contrato de los llamados de tracto sucesivo, es decir aquellos en que las contraprestaciones se hacen momento a momento, es indispensable que conste la hora en que el contrato se ha perfeccionado y por ende el momento en que nacen las obligaciones de los contratantes.

2.- Nombres, apellidos y domicilios del asegurador y -- del asegurado. Estos requisitos son desde luego indispensa-- bles para el cumplimiento del contrato.

3.- Concepto en que contrata el asegurado, expresando - si obra por sí o por cuenta de otro. En este caso, el nombre apellidos y domicilio de la persona en cuyo nombre hace el - seguro.

El contrato de seguro puede concertarse por el propio - interesado o por medio de un mandatario. Las reglas que ri-- gen para el mandatario en general, deben regir en este caso, debiendo hacer especial hincapié en la obligación que exige el Código, de que el mandatario haga constar en la póliza -- del contrato todos los requisitos de nombres y domicilios -- del mandante, totalmente como si fuese él mismo quien hubie-- se concertado el seguro. Faltando a esta prescripción tan -- esencialmente recomendada por el Código, los Tribunales de-- cretarían indudablemente la nulidad del contrato.

Observen los comentaristas que en la práctica, sobre to-- do en los seguros de mercaderías, llamados también en Fran-- cia surfacultes, se limitan los contratantes a indicar en la póliza, que el seguro se hace por cuenta de la persona desig-- nada en el conocimiento o por cuenta de aquél a quien perte-- necerán los géneros, con lo cual en caso de siniestro, la in-- demnización puede ser reclamada lo mismo por quien contrató

el seguro que por un tercero. Esto tiene su explicación en el hecho frecuente en el comercio, de ser indecisa la cuestión de propiedad de las mercancías en el momento de concertarse el seguro, a consecuencia de atrevesarse ventas condicionales, ventas a librar, cuentas en participaciones, etc.

Esta práctica seguida en Francia, pugna resueltamente con la disposición de nuestro Código. En cambio nada dice nuestro Código respecto a la persona y obligaciones del que contrata por el asegurador.

4.- Nombre, puerto, pabellón y matrícula del buque asegurado, o del que conduzca los efectos asegurados. La designación del nombre del buque es requisito importantísimo, en cuanto impide toda duda acerca del objeto asegurado si es la misma nave, o acerca del buque que conducía los objetos asegurados en caso de siniestro, dificultando siempre la sustitución del buque que pudiera intentar un asegurado poco escrupuloso. La designación del nombre del buque, puerto, pabellón y matrícula del mismo son requisitos esenciales para acudir o pedir al registro datos acerca del tiempo que lleva de vida el buque, su solidez, género de construcción, gravámenes que sobre él pesan, etc. Estos datos tienen una decisiva importancia en el mundo de los seguros marítimos. Los buques suelen clasificarse en alguno de los registros extranjeros, en Inglaterra en el Lloyd's Register, en Francia en el Bureau Veritas y en Italia en el Registro Italiano. Véase el apartado 7, incisos C y D de la primera parte de esta tesis.

5.- Nombre, apellido y domicilio del Capitán.- "El conocer el nombre del capitán es siempre de gran utilidad al asegurador, tanto que su sustitución en el mando del buque da derecho a la rescisión del contrato. Lo corriente es notificar el armador al asegurador el cambio de capitán antes de la partida del buque, dándole a conocer el nombre, apellido y domicilio del nuevo capitán para que presta su asentimiento". No obstante lo anterior, asentado por la doctrina extranjera, he observado que en nuestro país en las pólizas de las llamadas de Casco, como en las de Transporte Marítimo este requisito se omite siempre, a pesar que los modelos de pólizas deben ser aprobadas por el órgano que ejerce el controlador del estado: La Comisión Nacional de Seguros.

6, 7 y 8.- Los requisitos de los números 6o., 7o. y 8. exigidos por el Código en el artículo 813, tienen por objeto determinar con precisión el tiempo y sitios en los cuales -- los riesgos pueden sobrevenir y de los cuales el asegurador, pues en el caso de haber sido cargada la mercancía en puerto más lejano del convenido, el seguro es nulo respecto del asegurador, tanto en consideración a ser distinto el puerto de carga del convenio como en consideración a la falsa declaración y retinencia del asegurado. En cambio, el contrato de seguro es válido cuando la mercancía ha sido cargada en puerto más próximo al de destino en la misma ruta del buque, en consideración a que los aseguradores no pueden prevalerse de una disminución de riesgo que les es siempre favorable.

Se comprenderá la importancia de esta cláusulas respecto al cargamento, por lo que hemos consignado y, respecto al buque, porque, influyendo en los riesgos que corre una nave - el cargamento que soporta, es preciso que el asegurador del buque pueda saber ciertamente durante qué tiempo o qué travesía el buque conservará a bordo su carga.

9.- Naturaleza y calidad de los objetos asegurados. En cuanto al buque asegurado, la póliza debe contener el nombre del buque y su clasificación o especie a que pertenece. Para conocer el asegurador la edad del buque, su sistema de construcción y grado de solidez, suelen consultarse los volúmenes que publican el Lloyd's, inglés, el Bureau Veritas, francés y el Registro Naval e Italiano y en los cuales se insertan las clasificaciones de los buques registrados en ellos, a los cuales ya nos referimos en la primera parte de este trabajo.

En los contratos de seguros relativos a buques, es costumbre indicar si el buque se asegura cargado o vacío.

En los seguros de mercancías, las designaciones específicas de las mismas, varían con frecuencia. Pueden designarse por cantidad, por naturaleza específica, por sus marcas, por su peso, en fin, hasta indeterminadamente, designando solamente el buque en el que han sido cargadas. Lo corriente - cuando el seguro se contrata después de la carga, es referir las indicaciones de la póliza al conocimiento de embarque.

Dispone a este efecto el art. 816, que en los seguros de mercancías podrá omitirse la designación específica de ellas y del buque que haya transportarlas, cuando no consten estas circunstancias al asegurado. Si el buque en estos casos sufre accidente de mar, estará obligado el asegurador a probar a demás de la pérdida del buque, su salida del puerto de carga, el embarque por su cuenta de los efectos y su valor, para reclamar la indemnización.

10.- Número de los fardos o bultos de cualquier clase y sus marcas si las tuvieren. Siempre que el contrato de seguros debe recaer sobre objetos embalados o enfardados, es necesario hacer constar el número de bultos en la póliza y las marcas o distintivos que puedan distinguirlos de otros objetos cargados al mismo tiempo, cuando es permitido al capitán recalar en los puertos intermedios que se designan; desviando de ruta, o sea facultando al capitán para separarse de la ruta comúnmente convenida y, retrocediendo, o sea permitiéndole volver atrás en la ruta efectuada.

El seguro a tiempo no tiene en consideración ruta ni viaje alguno, sino únicamente el número de días o de meses durante los cuales el asegurador responde del riesgo. Así como el seguro de viaje se aplica generalmente a mercancías, el seguro a tiempo es aplicado más comúnmente a los buques. En el seguro a tiempo, jamás deja de consignarse que al buque le está vedado navegar por ciertos parajes en ciertos y determinados tiempos.

También se aplica a mercancías el seguro a tiempo cuando un cargador, por ejemplo, contrata un seguro por cierto y determinado tiempo, respecto de las mercancías que puede recibir o expedir durante el tiempo del seguro.

En este caso, la póliza recibe el nombre de póliza flotante o póliza de abono, y es costumbre que los asegurados pongan en conocimiento de los aseguradores los cargamentos, así que de ellos tienen noticias. Casi todos los seguros que las grandes compañías de navegación contratan con sus clientes cargadores, tienen el carácter de pólizas flotantes.

El seguro a tiempo y viaje (mixed policies, en Inglaterra) es aquel que se contrata teniendo a la vez en cuenta el viaje para el cual se concierta y la duración del seguro. -- Por prestarse a dificultades en el caso de durar el viaje -- más tiempo que el convenido, es el seguro que menos aceptación tiene.

En el seguro a tiempo, el momento en que empieza a correr el riesgo es el señalado en la póliza, aunque no esté navegando el buque. En el caso de que la duración del seguro haya sido indicado sin fijación de los dos términos externos de duración, parece natural partir para el comienzo del plazo, de la media noche del día en que fué convenido el seguro. No habiéndose fijado en el contrato el momento en el cual han de empezar a correr los riesgos por cuenta del asegurador en el seguro de viaje, debe estarse según ordena el artí-

culo 836 del Código de Comercio a lo prescrito por el artículo 808 del mismo Ordenamiento, que se refiere al préstamo a la gruesa, que a la letra dice: "No habiéndose fijado en el contrato el tiempo por el cual el mutuante (para nuestro caso debe entenderse asegurador), correrá el riesgo, durará, en cuanto el buque, máquinas, aparejo y pertrechos, desde el momento de hacerse éste a la mar. hasta el de fondear en el puerto de su destino (esto en cuanto el seguro de casco); y en cuanto a las mercaderías, desde que se carguen en la playa o muelle del puerto de la expedición, hasta descargarlas en el de consignación".

El artículo 837 de nuestro Código de Comercio dispone - que en los seguros a término fijo, la responsabilidad del asegurador cesará en la hora en que cumpla el plazo estipulado. A falta de fijación de hora de comienzo y terminación de contrato, deberá estarse a la base racional de partida o comienzo del término de duración del contrato. Estas disposiciones debe entenderse que rigen supletoriamente en ausencia de convenio de las partes sobre el particular..

12.- Cantidad asegurada. La suma asegurada o cantidad asegurada, como la llama nuestro Código, es la cantidad o importe de la obligación que recae sobre el asegurador en caso de siniestro, cantidad que como se sabe casi nunca corresponde al valor del objeto asegurado.



13.- Precio convenido por el seguro y lugar, tiempo y forma de su pago. Este requisito se refiere a la prima o costo del seguro y al lugar, tiempo y forma de su pago; estas modalidades las pueden fijar las partes a su arbitrio y debemos entender que en caso de no establecerse dichas modalidades en el contrato deberá estarse a lo prevenido por los artículos 34, 37 y 38 de la Ley sobre el contrato de Seguro.

14.- Parte del premio que corresponda al viaje de ida y al de vuelta, si el seguro fuere a viaje redondo. Esto para el efecto de la clase de mercancías transportadas en ambos viajes son iguales, no hay problema, pero si las mercancías transportadas en los viajes de ida y vuelta no son iguales, los riesgos serán también desiguales y por lo tanto la prima será también desigual.

15.- Obligación del asegurador de pagar daño que sobrevenga a los efectos asegurados. Como veremos más adelante, en el inciso D) de este mismo apartado, la principal obligación derivada o secundaria de indemnizar al asegurado de la pérdida o verías que sufran las cosas aseguradas. Este requisito tiene fundamental interés para los casos de liquidación de averías, tanto gruesas como particulares, pues debe establecerse cuáles son las bases bajo las cuales habrá de practicarse la liquidación de dichas averías. Como se verá en otro lugar de esta tesis, estas obligaciones se contraen en la mayoría de los casos a la aplicación de las Reglas York-Amberes de 1950.

16.- El lugar, plazo y forma en que habrá de efectuarse el pago. La póliza mexicana de casco y la de transporte de mercancías establecen que las pérdidas indemnizables se pagarán al asegurado, o a su orden, en el domicilio, contra la entrega de la póliza y la comprobación del interés asegurable del reclamante.

ONEROSO.- Es oneroso porque lleva consigo prestaciones recíprocas, como ya lo hemos visto en el apartado anterior, pudiera pensarse que la existencia de un beneficiario que, como se sabe es la persona a quien se pagaría la indemnización en caso de siniestro, sin que él por su parte tenga la obligación de pagar prima o alguna otra, otorgara a los contratos de seguro en que existe beneficiario la característica de ser un contrato a título gratuito. A lo anterior cabe replicar que la existencia de una liberalidad entre el asegurado y el beneficiario, no implica que haya liberalidad entre el asegurado y el asegurador. La retención de la prima, en caso de que no se produzca el siniestro, se justifica porque es el precio del riesgo asumido por el asegurador, es decir, no hay entre las partes intención de liberalidad.

Si aceptáramos que el contrato de seguro es un contrato sinalagmático imperfecto porque la obligación del asegurador es exclusivamente la de indemnizar si el riesgo no pasa de ser una mera posibilidad, a la prima pagada por el asegurado que es su prestación, no correspondería contra-prestación alguna por parte del asegurador, pasando a depender su carac

terfática de onerosidad o gratuidad de la realización del si  
niestro.

DE EMPRESA.- Fue Vivamente, el ilustre mercantilista italia-  
no quien puso de relieve la importancia que el factor empre-  
sa tiene, ya no en la operación de seguro, si no en el con-  
trato mismo: "Una empresa aseguradora que asume los riesgos  
ajenos mediante una prima anticipadamente determinada; he a-  
quí los tres elementos Esenciales y Comunes que contradistin  
guen los contratos de seguro. Los negocios de seguro, que en  
un tiempo fueron objetos de especulaciones aisladas, deben -  
en la actualidad ser aceptados sistemáticamente por empresas  
constituidas bajo forma de sociedades anónimas, cooperativas  
o mutuas y autorizadas por el Ministerio de la Economía Na-  
cional, que recogiendo el mayor número de riesgos homogéneos  
trata de formar, con las contribuciones de los asegurados, un  
fondo capaz de conseguir los capitales que se necesitan y en  
los vencimientos convenidos. La función por lo tanto, de las  
empresas aseguradoras es una función de distribución: reper-  
ten entre los destinados por la suerte, con el incendio, con  
la muerte lo que recaudaron de todos los amenazados por el -  
mismo peligro y trataron de defenderse de él". Como se vé, -  
del párrafo transcrito del No. 133 página 319 de Institucio-  
nes de Derecho Comercial", Madrid 1928, de César Vivante, -  
uno de los elementos esenciales del contrato de seguro en el  
factor empresa por lo que mira a la operación activa del mis-  
mo.

Nuestra legislación positiva acogió la tesis vivantiana en los artículos 1 y 2 del la ley sobre el Contrato de Seguro, al establecer que "Artículo 1o.- Por el contrato de seguro, la empresa aseguradora se obliga, mediante una prima a resarcir un daño o pagar una suma de dinero al verificarse la eventualidad prevista en el contrato"; y que "Artículo 2o Las empresas de seguros sólo podrán organizarse y funcionar de conformidad con la Ley General de Instituciones de Seguros".

Esta tesis vino a confirmarse por reforma sufrida por la fracción I del artículo 3o., de la Ley General de Instituciones de Seguros, reforma contenida en el Decreto de 31 de diciembre de 1951, publicado en el Diario Oficial del 5 de enero de 1952, en vigor 10 días después, la cual quedó redactado como sigue: "I.- Se prohíbe a toda persona física y a toda persona jurídica que no tenga el carácter legal de Institución de Seguros, la práctica de cualquier operación activa de seguros en territorio mexicano". De lo anterior se desprende: a).- que la Operación activa de seguros en México no puede ser practicada por ninguna persona física, aún suponiendo que sea esa persona pudiera revestir las características de ser un empresario individual;

b).- Que la práctica de cualquiera operación activa de seguros en territorio mexicano debe efectuarse por una empresa colectiva y c).- Que esa empresa colectiva tenga el carácter legal de Institución de Seguro.

a).- Con respecto a la primera conclusión cabe aclarar que el término empresa no implica forzosamente la idea de agrupación de varios individuos que tengan un fin común, -- existe también el empresario individual. En un párrafo de la inédita exposición de motivos de nuestra legislación de seguros privados de 1935, citado por el maestro Luis Ruiz - Rueda en su comentario al artículo 10. de la Ley sobre el Contrato de Seguro puede leerse: "Toda la Ley tiene el propósito de reglamentar una forma de seguro practicada sólo por empresas de manera de impedir seguros entre particulares, cuyas formas no pueden ahora siquiera concebirse". A nuestra manera de ver, la ley y su exposición de motivos, -- para ser más explícita, debió haberse referido a que la operación de seguros sólo puede ser practicada por empresas colectivas.

En nuestro concepto el factor empresa es esencial en el contrato de seguro, porque sólo por medio de él puede -- producirse el fenómeno de la mutualidad, principal pilar en que descansan las operaciones de seguros, pero teóricamente hablando no es esencial que el asegurador sea una empresa colectiva ni mucho menos que tenga que revestir forzosamente el carácter de sociedad anónima o mutua. El asegurador puede ser un empresario individual con tal de que el volúmen de sus negocios como empresario de seguros pueda hacer que opere la mutualidad.

En nuestro medio, en el que la gran mayoría de las sociedades anónimas son de hecho empresas individuales por tener por lo general un socio mayoritario y cuatro de los llamados "de paja", se da el caso de que existan en este sentido empresarios individuales en materia aseguradora, sobre todo tratándose de compañías aseguradoras no muy fuertes. En apoyo de esta tesis recuérdese que en el proyecto del Código de Comercio de 1947 se suprimió la exigencia de un mínimo de socios para la constitución de una sociedad anónima y por ende se permitió implícitamente, la constitución de una sociedad con un solo socio, es decir, más que una sociedad se trataría de la efectuación de una parte del patrimonio de una persona a un fin determinado.

¿Cuál puede ser el motivo para impedir a un empresario individual que tuviera un capital dentro de los límites establecidos por el artículo 20 de la Ley General de Instituciones de Seguros y que sufriera el contralor del estado que la misma impone a los aseguradores, qué impedimento doctrinal habría, para impedir la práctica de operaciones de seguro a un empresario individual?

Más que hablar de empresa como organización productora de bienes o servicios, destinados a la venta para la obtención de ganancias o como sinónimo de sociedades de índole mercantil, que son las acepciones más comunes del término, cabe considerar lo que los economistas han dado en llamar en

espíritu de empresa o talento de dirección, es decir, un factor organizador y organizador de este caso, de la mutualidad, que es un procedimiento económico para hacer frente a las consecuencias de que el riesgo se convierta en realidad, mediante la reunión de un grupo numeroso de sujetos, expuestos a un mismo riesgo, para repartir entre todos ellos las pérdidas que sufran aquellos para quienes se realizan.

Es este espíritu de empresa lo que debe considerarse como factor esencial del contrato de seguro ya que sin ese talento de dirección, sin ese espíritu organizador, encaminado a la mutualidad, quién tomara por su cuenta un solo riesgo o un grupo de riesgos de distinta especie, no estaría contratando un seguro sino tomando parte en un juego de azar. El seguro está fundado en la mutualidad; si no hay mutualidad no hay seguro; habrá un juego, una puesta o lo que se quiera llamar, pero nunca un seguro y este fundamento económico del contrato de seguro que es la mutualidad, es necesario que se organice mediante este talento director, mediante ese espíritu de empresa que es, a su vez, un elemento jurídico esencial del contrato de seguro.

b).- La segunda conclusión que se desprende del contenido de la fracción de la Ley General de Instituciones de Seguros, es que cualquier operación activa de seguro en territorio mexicano debe efectuarse por una empresa colectiva. Ya en los párrafos anteriores nos hemos referido a esta característica y hemos dicho que no vemos la razón por la cual ten-

ga que ser precisamente una empresa colectiva y no una empresa individual.

c).-- La tercer conclusión que se deduce de la lectura de la fracción I del artículo 3o. de la Ley General de Instituciones de Seguros es que la empresa colectiva que practiquen operaciones activas de seguros deben revestir además el carácter legal de Instituciones de Seguros. ¿Qué debe entenderse por una Institución de Seguros? Es el artículo I de la Ley General de Instituciones de Seguros quien nos contesta esta pregunta. En efecto, dicho precepto dice que son Instituciones de Seguros:

1.-- Las instituciones Nacionales de Seguros;

2.-- Las sociedades Mexicanas Privadas, autorizadas para practicar operaciones de Seguros; y

3.-- Las Sucursales de compañías extranjeras de Seguros autorizadas para operar en la república conforme a esta Ley.

Aclara a continuación el artículo 2o. del Ordenamiento antes citado que son Instituciones Nacionales de Seguros las constituidas con intervención del Estado Federal, bien que éste suscriba la mayoría del capital, bien que aún en el caso de no hacerlo, el Estado se reserve el derecho de nombrar la mayoría de los miembros del Consejo de Administración o de la junta Directiva, o de aprobar o vetar las resoluciones que la Asamblea o el Consejo tomen. Las sociedades Mexi-



comas Privadas para efectuar operaciones activas de seguros deben ser o sociedades anónimas o sociedades mutualistas, - las cuales deberán constituirse de acuerdo con las bases que contienen los artículos 17, 18 y 20 de la Ley General de -- Instituciones de Seguros y de acuerdo con la Ley General de - Sociedades Mercantiles.

Las sucursales de instituciones Extranjeras deben llenar los requisitos a que se refiere el artículo 21 de la Ley General de Instituciones de Seguros y además deberán observar lo prevenido por la Ley General de Sociedades Mercantiles en cuanto se refiere a Sociedades Extranjeras.

El corolario de la tesis vivantiana contenida en la fracción I del artículo 30. de la Ley General de Instituciones de Seguros lo es la Fracción IV del artículo 136 de la misma que establece que: "en materia jurisdiccional, los contratos de - seguros concertados contra las prohibiciones del artículo 30. no producirán efecto legal alguno"; la sanción contenida en - esta fracción, sanción consistente en la no producción de efectos legales, es típica del acto jurídico inexistente y por lo tanto viene a confirmar la tesis de que el hecho empresa - es elemento esencial del contrato de seguros, ya que si sólo fuera requisito de validez su sanción sería la nulidad.

Daniel Danjon considera que el seguro es de hecho, si no lo

----- (6) Daniel Danjon, Tratado de Derecho Marítimo, Volumen 4o., No 1236, páginel 145, Madrid 1936.

de derecho, un contrato de empresa. Ya hemos visto que en --  
nuestra legislación sí es de derecho un contrato de empresa.

Hay quien va aún más allá de la tesis de Vivante al con  
siderar el contrato de seguro marítimo en especial no sólo -  
como un contrato de empresa, por el hecho de que el asegura  
dor tenga que revestir forzosamente la característica de ser  
empresario, sino que consideran que el contrato de seguro ma  
rítimo es un contrato "de empresa a empresa", Uría González  
(7), considera que "las relaciones jurídico-contractuales --  
surgen ordinariamente entre dos empresas de gran envergadura  
y potencia económica. Estamos ante un contrato que garantiza  
empresas y patrimonio gradiosos con posibilidades iluminadas  
de obligarse. De un lado tenemos la empresa aseguradora, de  
otro, el asegurado es siempre salvo en casos de excepción,-  
o una empresa de armamento, u otra empresa cualquiera, sea -  
fabril, minera, de explotación, etc., que asegura sus mercan  
cías en concepto de cargador; en nuestro contrato no es fá--  
cil ver a un simple particular asumir la figura jurídica de  
asegurado. La diferencia frente a las demás ramas del seguro  
general resulta evidente; en éste salvo excepciones, los ase  
gurados no son empresas; en contrato surge entre un simple -  
particular y la empresa aseguradora".

CONMUTATIVO.- El contrato de seguro ha sido considerado por  
la mayoría de los autores como un contrato aleatorio. Las le  
gislaciones lo han venido colocando clásicamente dentro de -

----- (7) Uría González, El Seguro Marítimo, No. 5, pági  
na 17, Barcelona 1940.

la clasificación de los contratos aleatorios, así nuestros -  
Códigos Civiles de 70 y 84 lo enmarcaron dentro del título -  
dedicados a los contratos aleatorios junto con el juego y la  
apuesta, la renta vitalicia y la compra de esperanza. En con  
tra de la opinión clásica, es decir considerando conmutativo  
podemos citar a Bruck, en Alemania; Viterbo, en Italia y Ri-  
varola, en Argentina. Bruck lo considera conmutativo porque  
"el asegurador recibe el premio por la asunción del riesgo;  
por ello el asegurado recibirá la compensación por el daño -  
que sufra, no un beneficio y el asegurador por la explota---  
ción en masa, no sufre tampoco perjuicio". Rivarola por su -  
parte expresa que, el contrato aleatorio "no se reduce a que  
sus efectos dependan de un acontecimiento, sino que es tam-  
bién indispensable que tales efectos o pérdidas a ambas par  
tes o una de ellas y desde este punto de vista, en el con-  
trato de seguro, tal como hoy se realiza, no surgen venta--  
jas ni pérdidas, sino simplemente obligaciones que son pu--  
ras y firmes para el asegurado (pago de la prima) y que son  
condicionales para el asegurador. Ni el asegurado pierde o  
gana, ni ocurre lo propio al asegurador. Lo que ocurre es -  
que la obligación del asegurador es condicional si por esto  
fuera aleatorio, lo serían todos los contratos con obliga--  
ciones condicionales".

Como se ve, estos autores sostienen que no se trata de  
contrato aleatorio, porque ninguna de las dos partes contra  
tantes sufre pérdidas y como en el contrato de seguro no su

fren pérdidas, concluyen que se trata de un contrato comu-  
tativo.

No creo que el simple hecho de que las partes contra--  
tantes obtengan pérdidas o ganancias sea criterio suficien--  
te para considerar conmutativo o aleatorio a un contrato, ya  
que si el álea consistiera en no saber si de la celebración  
de un contrato van a resultar ganancias o pérdidas; el con--  
trato de sociedad o de compra-venta serían, en este sentido  
aleatorios.

En efecto hay que considerar cómo interviene el azar o  
álea en los contratos, esto es lo que importa. Considero --  
que el azar interviene en los contratos de dos modos: o --  
bien constituye la materia del convenio, o afecta solamente  
aleativo y en el segundo no lo es. La característica funda--  
mental del contrato aleatorio es que la equivalencia de lo  
prometido o la determinación de la persona obligada, depen--  
da del azar, o sea un acontecimiento incierto en el momento  
de la celebración del contrato. Esto es lo que considero co  
mo un contrato aleatorio.

Ahora bien, veamos si estas características son poseí--  
das por el contrato de seguros:

En primer lugar, el azar no constituye la materia del  
convenio, ya que ésta está constituida por el pago de la -

prima y por la asunción del riesgo, en que el asegurador co  
rre el riesgo, independientemente de que éste se realice o  
no.

El riesgo puede o no realizarse, pero la asunción del  
riesgo se realiza siempre por parte del asegurador; de esta  
forma para nada interviene el azar en la materia u objeto -  
del contrato de seguro, pues el azar o álea no determina ni  
la equivalencia de lo prometido, ni determina quien es la -  
persona obligada. Tanto la equivalencia de lo prometido co-  
mo la persona obligada, está determinados desde el momento  
mismo de la celebración del contrato.

En cambio el álea o azar a la ejecución de la obliga--  
ción secundaria del contrato de seguro, ya que depende de -  
un acontecimiento incierto el hecho de que nazca esta obli-  
gación secundaria, consiste en pagar la indemnización al --  
asegurado y depende también de este acontecimiento futuro e  
incierto la cantidad con la que el asegurador tenga que in-  
demnizar. El nacimiento de esta obligación secundaria de in-  
demnización y el monto de la misma dependen efectivamente -  
del álea, pero hemos asistido varias veces en el curso de -  
esta tesis que la obligación principal del asegurador es la  
asunción del riesgo y no la obligación principal del asegu-  
rador secundaria de indemnizar, así pues aún cuando la suer  
te interviene en la ejecución del contrato de seguro no po-  
demos decir que este contrato sea aleatorio, pues la mate--  
ria u objeto del mismo esta bien determinada desde el momenu

to en que el contrato se perfecciona.

**SINALAGMATICO.**- Para establecer si el contrato de seguro marítimo y, en general, el contrato de seguro, es un contrato sinalagmatico imperfecto o simplemente un contrato bilateral, es preciso establecer cuál es la obligación principal del asegurador, ya que, por lo que respecta al asegurado no cabe discusión en cuanto a su obligación principal pues es por todos aceptado y bien sabido que ésta es el pago de la prima.

Algunos autores han considerado que la principal obligación del asegurador consiste en el pago de la indemnización en caso de producir el siniestro, siendo esta una obligación condicionada y por lo tanto incierta y que le otorgan al seguro la característica de ser un contrato sinalagmatico imperfecto, y no faltan autores que consideren al contrato de seguro como un contrato unilateral, por ejemplo, Patterson estima que es unilateral, porque pagada la prima sólo el asegurador está obligado a hacer algo (en este mismo sentido, Vance); olvidan estos autores que el asegurado, pendiente del contrato, debe cumplir distintas obligaciones y --cargos: mantener el estado del riesgo denunciar sus modificaciones, disminuir y evitar el daño, etc., además el contrato dejaría de ser unilateral según esta opinión cuando la prima se pagara en cuotas o abonos en el curso del contrato.

Es materia de una vieja polémica el establecer cuál es la obligación principal del asegurador. Para Bruck, Lefort y otros (citados por Halperin), la asunción del riesgo importa la obligación del asegurador de adquirir y mantener su capacitación para afrontar las eventuales obligaciones del resarcimiento.

Esta obligación se concretaría, antes del siniestro, en el hecho de la formación de las reservas y, en el caso de quiebra, a ciertas medidas conservatorias o de rescisión. Es decir, que mientras el riesgo no se realiza y sólo es una posibilidad que nazca de aquél. Esta es la obligación principal y no las originadas por la producción del siniestro. Si ni fuera así, agrega Bruck, el asegurador debería restituir la prima percibida si el siniestro no se produce porque existiría enriquecimiento indebido.

Hayman y Donati han replicado acertadamente las afirmaciones de Bruck; no hay obligación jurídica del asegurador para adquirir y mantener su capacitación técnico-económica, para ejecutar oportunamente el contrato, porque el asegurado no tiene una acción para hacerla cumplir. La capacitación técnico-económica es una obligación del asegurador hacia el estado, proveniente del contralor que éste ejerce sobre aquél, y no es el resultado de una relación contractual. La capacitación técnico-económico por parte del asegurador es una obligación preparatoria, dirigida al cumplimiento de la obligación.

Nosotros opinamos que la obligación principal del asegurador consiste en la asunción del riesgo, de la que resulta la obligación secundaria de indemnizar cuando el riesgo se realiza. El asegurador indemniza porque asumió el riesgo y esta obligación por parte del asegurador de asumir el riesgo nace desde el momento mismo en que el contrato de seguro se perfecciona y no termina sino hasta la extinción del mismo.

Lo anterior puede presentarse en un sílogismo así:

Premisa Mayor.-Contrato bilateral es aquél en el que, -- desde el momento de su perfeccionamiento nacen obligaciones -- para ambas partes contratantes.

Premisa Menor.-Desde el momento mismo de la celebración del contrato de seguro, nacen obligaciones para las partes -- contratantes (pago de la prima y asunción del riesgo)

Conclusión.-El contrato de seguro es un contrato sinagmático perfecto bilateral.

DE TRACTO SUCESIVO.- El contrato de seguro marítimo, es un -- contrato sucesivo o de ejecución sucesiva, ya que, si bien -- las partes se obligan por un tiempo determinado, la ejecución del contrato no se realiza de una vez, sino en forma escalonada, al asumirse el riesgo en todos y cada uno de los momentos de la duración del contrato, es decir, que el asegurador va-



deveniendo la prima momento a momento; aún cuando el asegurado pague por adelantado y en un sólo entero la prima del contrato, el asegurador la va deveniendo sólo con el transcurso del tiempo. Es importante subrayar el carácter sucesivo del contrato de seguro, ya que si una de las partes falta a sus obligaciones, el contrato no será resuelto retroactivamente, sino que simplemente dejará de surtir efectos para el futuro, pero los efectos producidos en el pasado son mantenidos en pleno vigor.

Creo pertinente hacer una aclaración: La Ley sobre el contrato de Seguro, en sus artículos 38 y 39, habla de la rescisión del contrato de seguro. Opinamos que en los contratos de tracto sucesivo no puede operar la rescisión, ya que se entiende por rescisión "el procedimiento que se dirige a hacer Ineficaz un contrato válidamente celebrado, y obligatorio en condiciones normales, a cause de accidentes externos mediante los que se ocasiona un perjuicio económico a alguno de los contratantes". Como es bien sabido, el antecedente de la rescisión es la "restitutio in integrum", que era la decisión en virtud de la cual el Pretor, teniendo por no sucedida la cause del perjuicio, destruía los efectos, poniendo las cosas en el estado en que estaban antes. En otras palabras: la rescisión tiene efectos retroactivos.

Ahora bien, no es posible pensar que en un contrato sucesivo, cuyas contraprestaciones van efectuándose momento a momento, pueda operar la retroactividad. El asegurador asumió y corrió un riesgo y esto no es posible borrarlo retroactivamente si el asegurador asumió el riesgo durante un tiempo determinado, no es posible decir después que siempre no asumió el riesgo y por eso tiene derecho a que se le pague la prima proporcional correspondiente al tiempo en que estuvo corriendo el riesgo. Sucede con el contrato de seguro lo mismo que en el contrato de arrendamiento. Constantemente se oye hablar de la rescisión de los contratos de arrendamiento, pero ¿Opera realmente la rescisión con sus efectos retroactivos? yo pienso que no; es imposible borrar los efectos, ya que si el arrendatario estuvo usando o gozando temporalmente de una cosa, tuvo que pagar por ese uso o goce un precio. Estrictamente no puede existir la rescisión de un contrato sucesivo. ¿Por qué no se habla de rescindir un contrato de matrimonio?, pues simplemente porque sus efectos no pueden destruirse retroactivamente; se habla en cambio de la disolución del vínculo matrimonial, es decir que el vínculo o contrato matrimonial se deshace jurídicamente, pero se deshace para el futuro, sus efectos pasados quedan firmes, lo mismo pasa con el contrato de seguro y con el contrato de arrendamiento, en los que es posible destruir retroactivamente sus efectos, es decir, en los que no puede operar la retroactividad. Por estas razones creo que más que hablar de rescisión de los contratos de tracto sucesivo, debe hablarse de disolución de los mismos (Benítez de Lugo habla de "resilación").

No quiero decir que considere al contrato de matrimonio como un contrato sucesivo, sino que lo cito como ejemplo per que sus efectos principales no pueden destruirse retroactivamente.

**DE BUENA FE.**- Aún cuando no es la Legislación reguladora de los seguros privados, ni en general en la legislación mercantil existe un artículo en el que expresamente se atribuya la característica de buena fé a los contratos mercantiles, - como el artículo 57 del Código de Comercio Español en el que se establece que "los contratos de comercio se ejecutarán y cumplirán de buena fé", considero que esta es una característica común a todos los contratos tanto de derecho civil como de derecho mercantil. Sin embargo parece ser que la Ley sobre el contrato de Seguro se preocupa por sancionar en forma más eficaz que otros contratos a la mala fé, cuando ha intervenido en ellos. Prueba de lo anterior son fundamentalmente los artículos 60, 70, 77, 88, 95 y 115 de la Ley sobre el Contrato de Seguro.

Esta característica de buena fé se deduce no sólo de la lectura de los antes citados preceptos legales que se ocupan de sancionar cuando ha intervenido la mala fé, sino también es posible deducir esta característica de la obligación que tiene el asegurado de hacer ciertas declaraciones, y de hacer dichas declaraciones con apego a la verdad. Unas que son previas a la celebración del contrato y que sirven de base para el mismo y otras que son posteriores a su celebración y

que constituyen obligaciones secundarias del asegurador. Respecto de las primeras, el artículo 8 de la Ley sobre el contrato de Seguro establece: "El proponente estará obligado a declarar por escrito a la empresa aseguradora, de acuerdo con el cuestionario relativo, todos los hechos importantes para la apreciación del riesgo que puedan influir en las condiciones convenidas, tales como las conozca o deba conocer en el momento de la celebración del contrato"; este artículo establece la obligación de declarar previamente a la celebración del contrato ciertos hechos en forma verdadera; cuando no cumple el asegurado con su obligación de declarar todo lo que sabe o debe saber, incurre en retención, y cuando no cumple con la obligación de declarar con apego a la verdad, lógicamente como falsa esa declaración.

Respecto al segundo tipo de declaraciones a que está obligado el asegurado y que constituye ya una obligación secundaria del asegurado, podemos mencionar las dos siguientes: la obligación de comunicar a la empresa aseguradora las agravaciones esenciales que tenga el riesgo durante el curso del seguro, dentro de las 24 horas siguientes al momento en que las conozca, en la inteligencia de que si el asegurado omitiere el aviso o provoca una agravación esencial del riesgo, cesarán de pleno derecho las obligaciones de la empresa en lo sucesivo (artículo 52) y la obligación que tiene el asegurado de poner en conocimiento de la empresa aseguradora la realización del siniestro y del derecho constituido a su favor por -

el contrato de seguro (artículo 66).

Por lo que respecta a los datos que deben declararse - previamente a la celebración de un contrato de seguro de se guro casco de embarcación y que sirven de base al mismo, es tán los siguientes: 1.- Declarar que la embarcación se en- cuentra a salvo y equipada con anclas, cables, velas, jar-- cías, aparejos y demás medios, instrumentos, aparatos y ob-- jetos necesarios para navegar con seguridad, conforme al -- uso y a las leyes aplicables.

2.- Nombre actual de la embarcación y en su caso el nombre anterior. 3.- Tipo de la embarcación. 4.- Servicio que -- presta. 5.- Año y lugar de construcción. 6.- Año y lugar de la última reconstrucción, en su caso. 7.- Material del - casco y material de cubierta. 8.- Tonelaje bruto y neto. - 9.- Aguas en que navega. 10.- Marca, fuerza, combustible, - año de construcción y año de instalación de la máquina prin-- cipal. 11.- Puerto de matrícula y número de registro. 12.- Nombre y domicilio del capitán. 13.- Nombre y domicilio -- del propietario. 14.- Nombre y domicilio del armador. 15.- El interés asegurable del solicitante. 16.- Si existen se-- guros adicionales y hasta qué suma. Estas delcaraciones se hacen en las solicitudes de seguro de casco y de ellos hay - un párrafo que dice, "Expresamente convenimos y admitimos -- que la presente solicitud se considere de naturaleza declara-- toria para servir como base del seguro para la expedición de la póliza respectiva".

El hecho de que todas las legislaciones del mundo se preocupen por sancionar en forma más rápida a la mala fé cuando interviene en la celebración de algún contrato de seguro, induce a la mayoría de los autores a calificar a este contrato de buena fé en grado superlativo.

RESARCITORIO.- Hasta ahora hemos venido atribuyendo al contrato, es decir, características que no le son exclusivas.- Voy a referirme en este inciso a una característica del contrato de seguro que sí le es propia,= una característica -- que no la tiene ningún otro tipo de contrato y que se refiere al carácter resarcitorio del seguro.

Debe aclararse que esta característica es consecuencia del cumplimiento de la obligación secundaria del asegurador, Inúmeras veces a lo largo de este trabajo, he dicho que la obligación principal del asegurador se concreta a la asunción del riesgo. Por esto, antes de pasar a estudiar la naturaleza de la obligación secundaria del asegurador, consigte en la indemnización, Voy a analizar someramente, la naturaleza de las obligaciones principales del asegurado como el asegurador y la utilidad que el pago de estas obligaciones proporciona a cada uno.

La obligación principal del asegurado es el pago de la prima, es ésta una obligación de dar, al asegurador una cantidad determinada de dinero, que le proporciona al asegura-

por una utilidad de índole pecuniaria. En cuanto al lugar, forma y término del pago de esta obligación, debe hacerse conforme a lo convenido en el contrato o en su defecto de acuerdo con lo establecido en la Ley sobre el Contrato de Seguro, que estipula lo siguiente: en cuanto al pago, el artículo 31 preceptúa: el contratante del seguro estará obligado a pagar la prima en su domicilio; en cuanto al término para el pago, el artículo 34 dice que la prima vence en el momento de la celebración del contrato y de esto mismo se deduce que el pago debe hacerse al contado. Insisto que todas estas disposiciones son suletorias de la voluntad de las partes, cuando éstas no han estipulado nada al respecto. Es pertinente aclarar que aún cuando el asegurado paga en un sólo entero la prima, el asegurador la va devengando momento a momento.

Por lo que se refiere a la obligación principal del asegurador, la asunción del riesgo, es ésta una obligación de hacer que el asegurador va pagando momento a momento. El cumplimiento de esta obligación no importa para el asegurado en beneficio pecuniario, un beneficio apreciable en dinero, sino que constituye una utilidad inmaterial, consistente en la tranquilidad que el asegurado obtiene, es decir, una utilidad de orden moral. Esta es precisamente la prestación que recibe el asegurado por parte del asegurador, proveniente del cumplimiento de su obligación principal, utilidad indirecta y mediata.

Por lo que respecta específicamente al seguro marítimo según Danjon, "es tanto más útil cuanto que los riesgos a que los aseguradores están expuestos se ocasionan más -- frecuentemente y son susceptibles de producir siniestros -- más graves. De hecho, los riesgos contra los cuales va dirigido el seguro pueden ser de una variedad extrema; pero no los hay ni más múltiples, ni más terribles y, por consiguiente, más de temer, que los riesgos marítimos. El seguro contra los riesgos de mar, o en una palabra, el seguro marítimo, es particularmente útil; es este seguro el que ha permitido al comercio marítimo adquirir en nuestros días un enorme desarrollo, atrayéndose capitales que no se habría atrevido a exponerse a los riesgos de mar sin la seguridad que da el seguro". (Daniel Danjon, Tratado de Derecho marítimo, Vol. 4 No. 1130, pág. 133, Madrid 1936).

La obligación secundaria del asegurador surge cuando el riesgo que asumió, se actualiza, cuando el siniestro se realiza y consiste en resarcir el daño, es decir, pagar una cantidad de dinero equivalente a la pérdida producida por el siniestro; en suma, la obligación secundaria del asegurador consiste en indemnizar. El artículo 10. de la Ley sobre el Contrato de Seguro, a la letra dice: "Por el contrato de seguro, la empresa aseguradora se obliga, mediante una prima, a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al verificarse la eventualidad prevista en el contrato". "Como consecuencia de ello, el asegurador no está obligado a reparar



o reponer los bienes dañados, obligación de hacer, sino únicamente pagar el costo de ello, obligación de dar, con las deducciones que la Ley utiliza por el demérito que el uso - hubiera ocasionado en las cosas aseguradas". (8).

Así pues en principio el asegurador no está obligado más que he una obligación de dar, consistente en pagar una suma de - dinero equivalente a la pérdida producida por el siniestro - esto es, a resarcir o indemnizar.

El artículo 116 de la Ley sobre el Contrato de Seguro, en su última parte, establece que la empresa aseguradora podrá también reponer o reparar a satisfacción del asegurado - las cosas aseguradas, Liberándose así de la indemnización.

Esta última parte del artículo 116 establece de una manera clara y terminante que la reposición o reparación es -- una posibilidad para liberarse de pagar la indemnización y - no una obligación del asegurador. El asegurador puede optar o bien por reponer o reparar, o bien por indemnizar; es pues una obligación facultativa porque el asegurado no puede obligar al asegurador a que reponga o repare, sólo a que indemnice y el asegurador puede cumplir de una u otra manera.

Así pues el asegurador en principio está obligado solamente a pagar (obligación de dar), pero puede liberarse repa

----- (8) Lic. Roberto Hoyo & Addona, "Reparar o reponer en vez de indemnizar", Revista Mexicana de Seguros, No.90, - septiembre de 1955, pág. 9.

rando o reponiendo los bienes dañados (obligación de hacer). Esto tiene importancia por lo siguiente: si el asegurador opta indemnizar, cumple pagando la cantidad previamente determinada en el contrato, en cambio si opta por reparar o reponer debe llevarlo a cabo cualquiera que sea el costo de ello y a satisfacción del asegurado, aún cuando el costo de de la reparación o reposición excediera a la suma asegurada en la póliza respectiva.

De lo anterior se desprende que el asegurado no obtiene nunca una utilidad económica, sino que en caso de sufrir un siniestro simplemente se resarce del daño sufrido. Desde este punto de vista es posible decir que el contrato de seguro es un contrato resarcitorio.

El asegurado también tiene obligaciones secundarias tales como son las de mantener el estado del riesgo, informar del acaecimiento del siniestro, de informar de los daños sufridos y de evitar y disminuir los daños, principalmente.

La forma en que se efectúa actualmente el negocio de los seguros, le imprime al contrato de seguro otra característica sui generis: el asegurador obtiene siempre ganancias apreciables en dinero, aún en el caso de que el siniestro se realice ya que la mutualidad y el reaseguro impiden que el asegurador sufra pérdidas. El asegurado por su parte jamás obtiene utilidades apreciables en dinero, sino, únicamente se resarce de -

FALTA

PAGINA

78

los daños sufridos. En otras palabras el asegurador obtiene siempre una ganancia apreciable en dinero y el asegurado, -- cuando menos teórica y legalmente, jamás obtiene un beneficio de orden económico.

**EL CONTRATO SEGURO NO ES UN CONTRATO DE ADHESION.**-- Ininterrumpidamente el contrato de seguro ha venido considerándose como un típico contrato de adhesión. Los destacados juristas extranjeros tales como Planol, Ripert, Geny, Sallé, Colinet Capitant, Hémaré y en nuestro medio, Borja Soriano, Roginas Villegas y Gual Vidal, considera el contrato material de nuestro -- estudio como uno de los contratos típicos de adhesión; es más. la exposición de motivos de las leyes de seguro de 1935, se dice "toda la reafirmación contractual tiende al principio -- de proteger al asegurado frente a la empresa, por considerar -- que el contrato de seguro es actualmente un contrato de adhesión en el que la parte más débil está representada por el -- asegurador". (9).

En un estudio que Luis Benítez de Lugo Reymundo hace en su obra "Tratados de seguros", resume en siete los requisitos esenciales para estimar que un contrato es de adhesión.

En efecto, dice Benítez Lugo : "Conforme a la doctrina jurídica que hemos examinado sobre la materia (Planol y Ripert, Donati, Salandra, Castán Tobeñas, Royo Martínez ).

Son varios los requisitos esenciales que exigen para estimar --

----- (9) Luis Benítez de Lugo Reymundo hace en su obra "Tratados de Seguros" (Volumen Primero, Capítulo 1, Epígrafe 7, No. 9 p. 26, Madrid 1955).

que un contrato es de adhesión" y que podemos resumir en los siguientes.

1o.- En todos los contratos de adhesión la oferta tiene un carácter general y permanente siendo dirigida a persona in determinada y siendo mantenida por tiempo ilimitado o por cierto tiempo.

2o.- La oferta emana de un contratante que tiene a su favor un monopolio de hecho o derecho.

3o.- El objeto del contrato es la prestación de un ser- vicio privado, pero de utilidad pública, pretendiendo por todo el mundo y que solamente una persona determinada puede pro porcionar.

4o.- La oferta aparece bajo la forma de un contrato tipo impreso, con numerosas cláusulas o condiciones que no son susceptibles de rectificación y sólo de aceptación en bloque - por los adherentes particulares.

5o.- El contrato de adhesión comprende una serie de cláu sulas establecidas todas ellas en exclusivo interés del oferente.

6o.- El adherente se encuentra en la precisión de aceptar el contrato tipo que se le ofrece, por la presión de una

manifiesta necesidad.

70.- El contrato de adhesión solamente contiene declaraciones imperativas a favor del oferente, sin que cuente para nada la voluntad del aceptante.

Afirma el mismo autor que las anteriores características han de ofrecerse necesariamente, todas y cada una de ellas en un contrato para que se le pueda tipificar de adhesión y, en efecto, así sucede con los contratos de transporte de viajeros y mercancías por ferrocarril y otros medios de transporte, contrato de suministro de agua, electricidad, contrato de teléfono, contratos bancarios, etc.

Podemos afirmar que, bajo nuestro orden jurídico positivo, en el contrato de seguro no se da ninguna de las siete características que tipifican a los contratos de adhesión, porque:

1.- No es posible afirmar que las empresas aseguradoras tengan hechas una oferta de carácter general o como dice Flauiol, dirigida a la colectividad en forma permanente, por el principio de selección de riesgos. Cuando una compañía aseguradora recibe una solicitud de seguro entre otras cosas que hace antes de otorgar la póliza, tratará de establecer la solvencia moral del solicitante: si ésta no es satisfactoria la compañía aseguradora se negará a otorgar el contrato de seguro. Esto es lo que se llama selección de riesgos, uno de los principios más importantes en que descansa la técnica --

del seguro. Por esta razón no puede decirse que las compañías aseguradoras tengan hecha una oferta general y permanente.

2.- El segundo de los requisitos para tipificar a un contrato de adhesión consiste en que la oferta emana de un contratante que tiene a su favor un monopolio de hecho de derecho, tal como sucede por ejemplo, con los contratos que los particulares celebramos con las compañías de Luz y Teléfono. No voy a pretender establecer si las compañías de Luz y Teléfonos tienen establecidos a su favor un monopolio de hecho, ya que indudablemente de derecho no lo pueden tener (artículo 28 Constitucional); simplemente parte de la apreciación de que si un particular necesita de los servicios que ofrecen las compañías de luz y teléfonos en el Distrito Federal, no tendrá opción de ocurrir a contratar a la compañía que más le convenga, pues habiendo sólo una compañía de luz y una compañía de teléfonos son ellas y sólo con ellas podrá contratar cuando necesita de sus servicios.

Las compañías aseguradoras no tienen establecida a su favor un monopolio, ni de hecho ni de derecho; existen en nuestro país multitud de empresas aseguradoras y si bien en la ley existe que estas revisten el carácter de sociedades anónimas o mutualistas, no podemos por esto concluir que se trata de un monopolio.

3.-El objeto del contrato de adhesión es la prestación de un servicio privado y de utilidad pública pretendido por todo el mundo y solamente una persona determinada puede proporcionar. Indubitablemente que el objeto en los contratos de seguros -- privados si bien es la prestación de un servicio privado, está no reviste como el contrato de adhesión la característica de utilidad pública. Esto exclusivamente para los seguros privados, ya que los seguros sociales si tienen como fin la prestación de un servicio de utilidad pública.

4.-La póliza de seguros adopta la forma de contrato tipo condiciones generales, pero mientras que en los contratos de adhesión estas condiciones generales no son susceptibles de <sup>no</sup> discusión ni rectificación, las referencias al contrato de seguro son perfectamente susceptibles de discusión ni rectificación, las referentes al contrato de seguro son perfectamente susceptibles de rectificación o modificación. En efecto el artículo 16 de la Ley sobre el Contrato de Seguro dice: "En todo caso el agente necesitaría autorización especial para modificar las condiciones generales de las pólizas, ya que sea en provecho o en perjuicio del asegurado". Es bien sabido que en las pólizas de seguros existen unas cláusulas generales y otras especiales y que estas tienen relación sobre aquellas; pero más aún, por medio de los endosos se pueden modificar tanto las cláusulas generales como las especiales.

Es frecuente considerar que en los contratos de seguro -



es el asegurador el proponente y que el tomador del seguro es el aceptante; sin embargo esto no es así: el artículo 60 de la Ley sobre el Contrato de Seguro dice que: "Se considerarán aceptadas las ofertas de prórroga, modificación o restablecimiento de un contrato suspendido, hechas en carta certificada con acuse de recibo, si las empresas aseguradoras no contestan dentro del plazo de 15 días, contados desde el día siguiente al de la recepción de la oferta..." Del contenido del artículo antes transcrito, se deduce que el oferente es precisamente el futuro asegurado y no la empresa, como sucede cuando se trata de un contrato de adhesión, el mismo precepto refuerza nuestra afirmación de que las pólizas deben ser rectificadas, ya que se refiere expresamente a la aceptación tácita de prórroga, modificación o establecimiento de un contrato de seguro.

El artículo continuo de la Ley del Contrato sobre Seguro establece que las "Las condiciones generales del seguro deberán figurar en el mismo formulario de oferta suministrado por la empresa aseguradora, o bien remitirse al proponente para que éste se incorpore en la oferta del contrato que a de firmar y entregar a la empresa. El proponente no estará obligado por su oferta si la empresa no cumple con esta disposición. En todo caso, las declaraciones firmadas por el asegurado serán la base para el contrato si la empresa le comunica su aceptación dentro de los plazos que fija el artículo 60 de la presente Ley".

De todo lo anterior se desprende que la cuarta de las características que tipifican a un contrato de adhesión, consiste en que "la oferta aparece bajo la forma de un contrato tipo impreso, con unas pocas cláusulas o condiciones que no son susceptibles de rectificación y sólo de aceptación en bloque por los adherentes particulares", no se da en el contrato de seguro ya que, en primer lugar, el oferente no es el empresario asegurador y, en segundo lugar, las condiciones generales de las pólizas de seguros son susceptibles de rectificación o modificación.

5.-Del contrato de adhesión se dice que comprende una serie de cláusulas establecidas todas ellas en interés de oferente (empresa); en otras palabras, que la situación del oferente o empresario es preponderante. Hemos visto que en el contrato de seguro las características de oferente y empresario no corresponden, pero aún cuando eso así fuera, este quinto requisito no se da tampoco en el contrato de seguro, ya que las cláusulas que regulan dichos contratos no son en exclusivo interés del asegurador, sino de ambas partes, pues esto no es tolerado por la Ley sobre el Contrato de Seguro, que en forma enunciativa protege tanto los derechos del asegurador como del asegurado; no estoy de acuerdo con expropiación de motivos de las leyes de 1935, cuando dice: "Toda la reglamentación contractual tiende al principio de proteger al asegurado frente a la empresa, por considerar que el contrato de seguro es por sí mismo un contrato de adhesión en el que la parte más débil está representada por el asegurado", Efectivamente, la ley sobre el Contrato de

Seguro protege al asegurado, pero también protege al asegurador múltiples son las disposiciones que se pueden citar como protectoras del asegurador: el artículo 30., que establece que deben hacerse declaraciones previas a la celebración del contrato, para que la empresa pueda apreciar debidamente el riesgo; el artículo 34, con respecto al vencimiento de la prima y el 39 referente al derecho que tiene la empresa aseguradora de "rescindir" el contrato por falta de pago de la prima y la posibilidad de cobrar la prima en la vía ejecutiva; y en fin, los artículos 4°, 52, 06, 09 entre otros.

5.- Quien solicita la celebración de un contrato de seguros no se encuentra en la posición de aceptar el contrato - tipo que se le ofrece por la presión de una manifiesta necesidad. En efecto, quien asegura lo hace obteniendo una acertada previsión, pero nunca la causa suficiente de el contrato de seguros puede decirse que sea una necesidad perentoria o ineludible. Los individuos son dueños de asegurar o no tanto sus personas como sus mercancías, constituyéndose si no lo hace en asegurador de sí mismo, y por tanto el hecho de no asegurarse no es demostración ni siquiera de falta de prudencia o negligencia y mucho menos de omisión de la satisfacción de una necesidad imperiosa.

7.- En fin, creo que con todo lo dicho anteriormente, ha quedado demostrado que en la celebración del contrato de seguro intervienen tanto la voluntad del asegurado como la del

asegurador, sin que se tengan en el contrato, como es lógico en los de adhesión, declaraciones imperativas a favor de la oferta sin que cuenta para nada la voluntad del aceptante.

Terminaré este apartado con palabras de Panfiez de Lugo Raymundo; "pretender que una póliza de seguros libremente pactada por un asegurado, en la compañía que elige su libre albedrío y en la que introduce las cláusulas particulares que estime oportuno, puede ser asimilada y equiparada a los contratos de luz, gas o teléfono, por ejemplo, que tenemos concertados, en los que no hay sino una sola entidad suministradora que a nos da opción a cláusula particular alguna, y cuyos contratos se han de firmar obligados por una necesidad si no jurídica, sí de hecho, que fuerza manifiestamente nuestra voluntad, es no querer precisar una clara distinción que vemos dibujada con características bien definidas."

## CAPITULO IV

### EL SEGURO MARITIMO EN DERECHO INTERNACIONAL

#### - SUMARIO /

4.1.-EL Coaseguro y la mutualidad,4.2.-El Cuerpo Jurídico Marítimo Internacional; 4.3.-Los Accidentes de Mar y el Contrato de Salvamento,4.4.-Averías,4.5.-Seguro de Exportador.

## C A P I T U L O IV

### EL SEGURO MARITIMO EN EL DERECHO INTERNACIONAL

#### 4.1.-EN COASEGURO Y LA MUTUALIDAD:

a).-APARICION DE LAS PRIMERAS COMPANIAS MUTUAS DE SEGUROS LLOYD'S, DE LONDRES.-En un principio el riesgo era asumido por una sola persona física, podríamos decir que el mismo prestamista a la gruesa shore convertido en asegurador; pero la práctica enseñó que era posible y conveniente repartir el riesgo entre varias personas que hacían el papel de aseguradores y así tomaban a su cargo una parte alcuota del riesgo, percibiendo a su vez una parte proporcional de la prima, correspondiente al monto del riesgo asumido; este fué la manera como nació el coaseguro.

Poco a poco las sociedades mercantiles fueron deslizando a los aseguradores individuales en cuyas sociedades, por el mayor volumen de negocios, se puede dar el fenómeno de la mutualidad; que es uno de los principios técnicos en que descansa actualmente el seguro; la primera remota noticia que se tiene de un asegurador constituido como sociedad es la de Genova, entre 1377 y 1383, el Rey Fernando de Portugal instituyó una Compañía de Seguros Mutuos contra los riesgos del mar, aunque hay ciertas aseguran que en Bélgica, en el Puerto de Brujas, capital de la provincia de Flandes Occidental, hábíase el año de 1310, el --

Conde de Flandes permitió el establecimiento de una Cámara de Seguros, en la cual los traficantes marítimos podían asegurar sus buques y mercancías expuestas a los riesgos del mar.

En la gran Bretaña, por el año de 1601 la Reina Isabel, - en el preámbulo de un Estatuto, tomó en consideración el hecho de que "desde tiempo inmemorial fué uso corriente entre los -- mercaderes de este Reino y de las Naciones Extranjeras, dar al guna cantidad de dinero a otras personas, ordinariamente una -- sociedad, para obtener de ella el seguro de sus buques, mercan-- cías y bienes en general y otras cosas susceptibles de sufrir -- averías". Este Estatuto parece ser el primer Ordenamiento -- que reglamentó las actividades de una sociedad mercantil dedi-- cada exclusivamente a los seguros.

En la segunda mitad del siglo XVI, a partir del gran incendio de Londres de 1666, las compañías mercantiles de seguros tuvieron gran auge en Inglaterra. En 1667 Nicolas Barbon fundó una oficina de seguros contra incendios la cual, en 1681 se -- transformó en la "Fire Office", que fué la primera compañía de seguros contra incendios. Posteriormente surgieron una gran cantidad de compañías aseguradoras, tanto contra incendio como sobre la vida.

Respecto a los primeros antecedentes mexicanos en materia

de compañías aseguradoras, Pardo, en su Tratado Práctico de -- Comercio, refiere que las primeras compañías aseguradoras que se establecieron en la Nueva España tuvieron su domicilio social en Veracruz y fueron fundadas en los años de 1739 la una y 1702, la otra, con capitales de \$ 230.000.00 y \$ 400.000.00, respectivamente, "y si bien es cierto que fueron breves en su duración, fué consecuencia de las dos guerras que en esas épocas declaró Inglaterra a la España".(1)

A.- Breve reseña histórica de Lloyd's.- Bajo el reinado de Carlos II de Inglaterra, un tal Edward Lloyd abrió en 1667 un típico café-taverna en Tower Street, centro al cual acudía una clientela numerosa, gente dedicada al comercio marítimo, además de aventureros, piratas y corsarios, que intercambiaban noticias sobre la marcha de los negocios de la navegación.

En este metidero naval se comenzó a practicar el seguro -- marítimo en forma individual por los propios clientes del establecimiento, prosperando tanto este comercio que en 1692 tuvo que ser trasladado a Lombard Street y en 1696 ya se editaba una hoja con el título de Lloyd's News. "Printed for Edward Lloyd's -- Coffee Man".

En el año de 1720 el Parlamento Inglés votó una Ley que

----- (1) Juan B. Pardo. Tratado Práctico de Comercio. México 1869, página 107.



concedió el monopolio de seguros a dos compañías; la London Assurance y la Royal Exchange, las cuales las cuales existen hasta la fecha. Esta ley llamada la Bubble Act, fué consecuencia de las múltiples quiebras fraudulentas de diversas compañías y mutualidades que se habían fundado en Inglaterra a fines de la segunda mitad del siglo XVII para explotar la rama del seguro. Se temió que este monopolio fuera a terminar con las actividades del Lloyd's, pero por el contrario, la competencia que se estableció entre las compañías monopolizadoras y el Lloyd's fué favorable a éste por la facilidad con que puede contratarse el seguro en esta institución. Ahora bien, el auge que alcanzó el café establecido en Lombard Street, dió lugar a que se introdujeran en él elementos que empezaron a especular en ramas distintas a la del seguro marítimo; a fin de secarse de todos estos elementos, se creó el "New Lloyd's Coffe House", estando éste bajo la gerencia de un camarero del antiguo Café Lloyd's, de nombre Tomás Fielding, pues Edward Lloyd antes de morir tuvo la prevención de cesar a su hija Handy con este Tomás Fielding, conocedor del negocio que lo continuó sin alterar el apellido del fundador, el cual ha subsistido a través de los dos siglos de existencia de esta organización.

La ley que otorgó el monopolio a las dos compañías aseguradoras a que nos hemos referido anteriormente, tiene singular importancia en la vida de Lloyd's pues dicha Ley prohibía a sociedades distintas a las monopolizadoras el dedicarse a operaciones

de seguro, pero no prohibía las actividades, de aseguradores individuales, que eran precisamente quienes frecuentaban el -- Café de Lloyd's: estos aseguradores individuales comprendieron bien pronto la necesidad de asegurarse para distribuir un mismo riesgo, es decir, para que hubiese mutualidad pero sin llegar a constituirse en una sociedad. Esta es la razón histórica de por qué el Lloyd's Underwriters funciona como agrupación de aseguradores individuales, de la que pasamos a dar una idea. B.Lloyd's y Lloyd's Underwriters. No sólo para los que están versados en el manejo y terminología de los seguros, sino para los neófitos en esta materia, la palabra Lloyd's es muy conocida. La mayor partes de la gente ha oído hablar del Lloyd's y sabe que se relaciona con el negocio de los seguros; incluso se ha hecho un argumento cinematográfico basado en la vida del -- fundador de esta célebre institución. Sin embargo, pocos tienen una idea cierta de lo que es Lloyd's.

Lloyd's es una vasta organización para el fomento, control información y protección del seguro, pero de ningún modo es -- una compañía aseguradora y por lo tanto no se suscribe en absoluto para sí ningún riesgo.

Se puede considerar que más bien se trata de una bolsa o cámara de seguros en donde se efectúan transacciones de toda -- clase de riesgos. Ahí cada uno de los organizadores individuales que forman el Lloyd's tiene un lugar determinado en la cual está en espera de proposiciones de cobertura de algún riesgo.

El representante o agente de la persona o sociedad que --

quiere contratar determinado seguro, acude a Lloyd's con una --  
póliza provisional llamada "Slip". El agente busca el asegurador  
que más le conviene, por las condiciones que ofrece y la  
prima que quiere devengar, y éste, el asegurador, suscribe una  
participación en dicho riesgo y pone sus iniciales en el men-  
cionado "Slip". El agente del asegurado recorre los demás pu-  
ñetes de los aseguradores hasta que ha logrado que estos sub-  
criban la totalidad del seguro.

Ahora bien, funcionando como cualquier otro de los asegu-  
radores que están en el Lloyd's, existe Lloyd's Underwriters,  
que es una asociación de muchos miembros de Lloyd's que sus-  
criben una participación en los riesgos que se le ofrecen. En  
esta forma, así la Underwriters of Lloyd's suscribe, por ejem-  
plo, una décima parte de un seguro por 10.000.00 libras ester-  
linas, su responsabilidad asciende a 1.000.00 libras esterlinas  
las que repartidas entre el gran número de personas que lo com-  
ponen, hace muy pequeña la parte de cada miembro que tiene que  
pagar en caso de siniestro. "Que cada asegurador individual -  
garantice su parte por sí mismo y no el uno por el otro" es -  
el principio fundamental de Underwriters of Lloyd's. William  
Farrant dice: "Individualmente somos aseguradores, colectiva-  
mente somos...Lloyd's.

Los elementos de Lloyd's son de tres clases.

a).-Los asociados, que son personas que se ocupan de activi--

dades que tienen relación o conexión con los seguros, tales como peritos, ajustadores de averías, etc.

b).- Los suscriptores anuales, que son los agentes, los cuales -- mediante el pago de una determinada cuota, tienen derecho a -- entrar a las salas de contrataciones de Lloyd's, y

c).- Los miembros aseguradores, que son seleccionados entre -- personas de conocida solvencia económica y moral y su ingreso en Lloyd's está sujeto a la aprobación del comité y a un pago de 500 libras esterlinas, aparte del otorgamiento de una fianza cuyo monto lo fija el propio comité.

C.- Lloyd's Register of British and Foreign Shipping. Existe una institución que está dirigida y subvencionada por Lloyd's, pero que obra con independencia de él, la cual tiene singular importancia para los aseguradores marítimos; nos referimos al Lloyd's Register of British and Foreign Shipping que se dedica a la clasificación de los buques en ella registrados y de casi de todos los del mundo, mayores de cien toneladas. Esta institución fundada en 1760 y reconstruida en 1834, fué establecida con el propósito de obtener para los usos de los comerciantes, armadores una completa y cuidadosa clasificación de -- los barcos mercantes.

El Lloyd's Register tiene agentes o inspectores (surveyors) en los principales puertos del mundo cuya actividad consiste en

inspeccionar la construcción y reparación de buques. El inspector debe hacer por lo menos cinco visitas al buque en el estallero en donde se está construyendo, con la obligación de examinar y notar cuidadosamente las características del casco, de máquinas, de las calderas y en general de los aparatos auxiliares. Cuando el buque ha quedado totalmente construído, el inspector lo clasifica otorgándole una letra en relación a su categoría: así, las siglas A.A.1, indican que se trata de un buque de hierro construído con planchas más gruesas que las que indican las reglas del Lloyd's.

Una vez clasificado el buque, continúa sometido a las visitas de inspección anuales y reconocimientos extraordinarios, cuando los buques han sufrido reparaciones por cualquier motivo. Los barcos construídos bajo la vigilancia del Lloyd's, conservan la categoría que les haya asignado la sociedad mientras se desorenda de los reconocimientos reglamentarios anuales, que se encuentran en condiciones satisfactorias. En caso contrario pierden la letra, es decir la categoría y si quisiere conservar la o recuperarla, los armadores han de efectuar las reparaciones a veces muy importantes y costosas, que les imponga el agente o inspector del Lloyd's. Como antes decíamos, esto tiene singular importancia para el asegurador marítimo, ya que según la categoría con que un buque está clasificado en el Lloyd's Register, serán las facilidades que el armador encuentre para asegurar su buque, y si la encuentra, será desde luego pagando un sobre precio en la prima. Significa esto también que no le

... tan fácil encontrar cargadores para fletar en buque ya --  
los comerciantes no se resar a un arcar sus mercancías en --  
barcos que carecen de letra, esto es, de las debidas garantías  
de navegabilidad.

El Lloyd's Register of British and Foreign Shipping edita  
anualmente un tomo, el "Register Book, en el que da noticia, --  
por orden alfabético, del nombre el armador y cambios del --  
misro y de las principales características del casco y motor,  
así como nombre del capitán, puerto de matrícula, tonelaje, --  
hombres de tripulación, fecha de construcción, armador, etc.,  
de los buques clasificados por esta organización.

D.-Bureau Veritas y Registro Navale Italiano.- Semerantes el --  
Lloyd's Register, existen diseminadas por el mundo, otras ins-  
tituciones clasificadoras, establecidas, desde luego, en los -  
países de mayor potencialidad naval.

En Francia el Bureau Veritas es la sociedad clasificadora  
fue fundada en 1828 y originalmente tuvo su domicilio en Ambe-  
res en donde funcionó como "el Lloyd's Frances", pero en 1832,  
fecha en que trasladó su central a París, cambió su denomina-  
ción por la que actualmente tiene. Al igual el Registro Inglés  
edita un tomo: el "Repertorio de Bureau Veritas".

Según Rigert, citado por Gemechogochuchua, si bien el  
Lloyd's Register es la sociedad que clasifica mayor número de

uques, el Bureau Veritas tiene una influencia internacional - más extendida, porque la clientela de la sociedad clasificadora inglesa es casi exclusivamente de esa nacionalidad.

Lo mismo que Lloyd's Register, tiene inspectores que se hallan repartidos por los principales puertos del mundo y siguen métodos análogos a los de aquél.

En Italia, en 1861, se fundó una sociedad clasificadora - que, a imitación de la francesa, tomó el título de Bureau Veritas. En 1870 por real decreto fué declarada institución de utilidad pública y tomó el título de Registro Italiano. En 1910 surgió otra sociedad clasificadora, el Registro Nacionales Italiano el cual en 1917 se fusionó con el Registro Italiano bajo el nombre actual de Registro Navale Italiano. Sus funciones son semejantes a las de Lloyd's Register y del Bureau Veritas.

Francisco Parísa, en su "Derecho y Legislación Marítima", nos ofrece un cuadro de las principales sociedades clasificadoras que existen en el mundo incluyendo lugar y fecha de fundación y sus símbolos máximos de clasificación el cual a continuación transcribimos:

Lloyd's Register, fundada en Londres,	1760	100	A.	1.
Bureau Veritas, 1 <sup>a</sup> . Ambreres, París	1828	1.	3.3.	1. 1.
Germanischer Lloyd's, 1 <sup>a</sup> . Berlín	1367	100	A.	

Det. Norske Veritas, fd. Oslo	1864	1	1	1.
Registro Nacional Italiano, fd. Roma	1861	100	A.	1 1 1.
American Bureau of Shipping, fd. Washington.	1862	A.	1.	
Teikoku Kyokai, fd. Tokio	1899	N.	S.	

Delante de estos signos va la cruz de Malta, cuando el buque ha sido construido bajo el control de la sociedad (2).

50

No tenemos noticia de que en España existan sociedades clasificadoras; en México, desde luego, no existen. El maestro Don Toribio Esquivel Obregón en sus "Acuntes para la Historia del Derecho en México", relata que por Cédula Real de 15 de Enero de 1529, se mandó que ningún barco pudiera salir para las Indias sin previo registro en la Casa de Contrataciones de Sevilla, registro en el que se había de hacer constar "de qué parte es, de qué tiempo y si esta estanco y bien lastrado". Como se verá esta disposición dista mucho de tener la utilidad de las sociedades clasificadoras y sólo hemos citado por ser la institución que más se aproxima a las extranjeras que hemos venido estudiando.

Actualmente en México, la Secretaría de Marina, a través de la Dirección General de Marina Mercante tiene, entre otras atribuciones, la de revisar y aprobar los planes y proyectos de embarcaciones que vayan a ser construidas en México.

----- (2) Francisco Farfán. Derecho y Legislación Marítima  
Barcelona 1955 página 23.



B.-Publicaciones del Lloyd's.-El Lloyd' tiene varias publicaciones: el Lloyd's List and shipping Gazette, es un diario en el que se relatan todos los acontecimientos de interés que se registran en el comercio marítimo: siniestros, movimiento de buques y en general temas de comercio, derecho y seguro marítimo. Cuenta este periódico, además, con una sección dedicada a dar información de los casos que se ventilan en los tribunales ingleses que tengan relación con el comercio marítimo. Esta publicación data de 1734 y es el periódico más antiguo que se edita en Londres de manera continua. El Lloyd's List Law Report, que es un resumen semanal de accidentes y siniestros.

Adarte de las anteriores publicaciones el Lloyd's ha hecho formularios como el Lloyd's Average Bond o compromiso de averías, el contrato de salvamento bajo la fórmula No Cure No Pay, las Institute Warrantys, etc.

4.2- EL CUERPO JURIDICO MARITIMO INTERNACIONAL.-Está compuesto por un gran número de elementos documentales que integran una monumental obra que creo es conveniente y necesario hacer una presentación, siquiera superficial o panorámica para poder entender y mejor comprender el tema que me ocupa.

El tráfico, es, en su mayor proporción tráfico internacional. Y la vocación del Derecho Marítimo hacia lo universal se manifiesta en la tendencia al logro de una unificación internacional de las normas reguladoras de los problemas del mar. Como las normas del Derecho Marítimo en gran parte han sido formuladas con base en las costumbres marítimas, cuando los gobiernos se han desentendido de las nuevas necesidades del tráfico marítimo, los hombres de mar (armadores, comerciantes, marinos) han recolectado sus costumbres y han estructurado las nuevas normas, las que se han impuesto sobre reglas oficiales.

A.- LUCES Y SEÑALES MARITIMAS.-Es necesario que los Estados costeros proporcionen un equipo de luces y señales que ayuden a la navegación en el arribo a los puertos y en las travesías de paso inocente sobre los mares territoriales. Pero tales señales deben ser uniformes en sus aspectos técnicos y en sus significaciones.

El movimiento de unificación fue iniciado por la Liga de las Naciones, bajo cuyos auspicios se elaboraron los siguientes importantes documentos;

- 1).-Acuerdo relativo a las señales marítimas.
- 2).-Acuerdo concerniente a los barcos-faros tripulados -- situados fuera de su puesto normal.
- 3).-Recomendaciones sobre las características de los faros y los "Radio-Beacons".

Todos estos documentos fueron suscritos en Lisboa el 23 - de octubre de 1930, y fueron seguidos por el acuerdo para un - Sistema Uniforme de Balizaje y Reglas Anexa, suscrito en Ginebra el 13 de mayo de 1935.

Los dos últimos documentos fueron firmados por México, -- pero no han sido ratificados.

Existen, además, un "Acuerdo Internacional para el mantenimiento de ciertas luces en el Mar Rojo".(1962), un acuerdo - sobre estaciones meteorológicas en el Atlántico del Norte (1954).

B.-CONVENCIONES SOBRE SEGURIDAD.-Una de las grandes preocupaciones del hombre han sido la seguridad de la navegación y que va siempre unida a la historia de la navegación y del Derecho Marítimo.

En septiembre de 1910 se firmaron en Bruselas las Convenciones sobre "La Unificación de ciertas Reglas de Derecho res-

necto a las Colisiones entre Barcos", y sobre "Asistencia y Salvamento en el Mar".

En 1929 se firmó la Convención sobre seguridad de la Vida Humana en el mar, y en la India se suscribieron las llamadas Reglas de Simla, en 1931.

La convención sobre Líneas de Flotación se suscribió en Londres, en 1930, y todas las disposiciones sobre seguridad -- fueron revestidas y concretadas en la Convención Internacional Sobre Seguridad de la Vida Humana en el Mar, suscrita en Londres en 1960 y ratificada ya por nuestro país.

C.- CABLES TELEGRÁFICOS Y TELECOMUNICACIONES.- En París se firmó en 1888, la Convención para la protección de Cables Submarinos

La Convención Internacional de Telecomunicaciones fue suscrita en Ginebra en 1959, y, entre, otras, contiene la regulación de las de la Unión Internacional de Telecomunicaciones, - de la cual nuestro país es miembro. A esta Convención deben considerarse agregadas las Reglas sobre Radio, también de Ginebra 1959. Ambas convenciones han sido ratificadas por México.

D.- TONELAJE DE LOS BARCOS.- Las convenciones de Varsovia (1934) sobre la medición del tonelaje en los barcos, y de Ginebra (1947).

Nuestro país no se abheró a estas convenciones.

E.- CONVENCIÓNES SANITARIAS.- En 1892 se firmó la primera Convención Sanitaria, la que fue modificada en 1903 y en 1912.

El proceso ha culminado con la Reglas Sanitarias Internacionales ( Ginebra, 1951, modificadas en en 1955, 1956 y 1961). Este Código (que eso son las Reglas) contiene disposiciones específicas sobre la peste, el cólera, la fiebre amarilla, la viruela, etc.

México ha suscrito estas Reglas.

En el Habana, en 1924, fue suscrito el Código Sanitario Panamericano, el que puede considerarse sustituido, en su mayor parte, por la Reglas de Ginebra. México suscribió el Código, pero no lo ratificó.

F.- CODIGO INTERNACIONAL DE LA GENTE DE MAR.- La meritoria labor de la Oficina Internacional del Trabajo por la Sociedad de Naciones (Liga de las Naciones) y dependiente ahora, como organización autónoma, de las Naciones Unidas, se ha concretado en una colección de recomendaciones y convenciones, cuya colección se conoce como Código Internacional de la Gente de Mar.

México ha ratificado las convenciones sobre facilidades para la manutención de los marineros, sobre enrolamiento, sob

bre edad mínima para admisión de los menores al trabajo del mar; sobre requerimientos mínimos de la capacidad profesional de maestros y oficiales abordo de buques mercantes, sobre horas de trabajo a bordo, sobre días festivos con pago de salarios, sobre seguro contra enfermedades del marino, sobre repartición de maestros y aprendices, sobre protección contra accidentes de los marineros, sobre la marca de los pesos seguro contra el desmoleo del marino.

G.-RESPONSABILIDAD DE LOS ARMADORES, CONTRATOS MARITIMOS Y AVENIDAS.-Existen normas sobre responsabilidad de los armadores en las colisiones entre barcos, en la Convención de Bruselas de 1910, a que antes nos referimos, y que ha sido ratificada por nuestro país.

Respecto de los contratos marítimos, podemos indicar las siguientes convenciones:

a).-Convención Internacional para la Unificación de ciertas reglas de Derecho relativas al transporte de pasajeros por mar (Bruselas, 1961);

b).-Convención Internacional para la Unificación de ciertas reglas de Derecho relativas a conocimientos de embarque (Bruselas, 1926).

c).- Convención Internacional para la Unificación de ciertas reglas de Derecho relativa a Privilegios Marítimos e Hipotecas (Bruselas, 1926).

d).- Ley Uniforme de la Haya sobre compraventa de bienes muebles materiales (1964). Esta ley sustituyó a las Reglas de Varsovia y Oxford sobre compraventa CIF, adoptadas por la Cámara Internacional de Comercio en su conferencia de Oxford, en 1932.

H.- ORGANIZACIONES MARITIMAS INTERNACIONALES.- México es miembro de la Organización Intergubernamental consultiva Marítima, --- Constituida por la Convención de Ginebra, de 1948, y que tiene fundamentalmente, funciones de asesoría y consulta sobre problemas marítimos (Art. 2 de la Convención.)

I.- FAO/PESCA.- EN materia pesquera podemos anotar el Convenio sobre pesca Excesiva y la regulación de las mallas de las redes de arrastre y los tamaños mínimos de los peces (Londres, 1946), el Convenio Internacional de Pesquería del Atlántico del Noreste (Washington, 1949), el Convenio para regular la Polición de las pesquerías del Mar del Norte (La Haya, 1982) y el convenio que reglamenta la Pesca de la Ballena (Ginebra, 1931).

Este último Convenio fue suscrito por nuestro país.

J.-LA GUERRA MARITIMA.- La guerra marítima debería estar regulada por la Convención de París, de 1864, que suprimió el corso (o sea la autorización que se acostumbraba otorgar a navíos particulares para realizar actos de guerra), la Convención de la Haya de 1907 (sobre régimen de barcos de comercio en tiempos de guerra, y su transformación en barcos de guerra, sobre el empleo de minas submarinas, etc.), por la Convención de La Haya (sobre régimen de barcos-hospitales), y por la declaración de Londres, de 1909. Pero la verdad histórica es -- que los beligerantes no acostumbran respetar en tiempos de guerra leyes preestablecidas, como se vio en las dos últimas guerras mundiales.

K.- SALVAMENTO.-En materia de salvamento, podemos citar la -- Convención para la Unificación de ciertas Reglas de Derecho a la asistencia y Salvamento en el Mar, firmada en Bruselas en 1910 y ratificada por México, y a la Convención para la Unificación de ciertas reglas relativas a la Asistencia y Salvamento de Aeronaves o por Aeronaves en el mar, firmada en Bruselas en 1938, y que aún hemos ratificado.

L.-DERCHOS DE LOS ESPACIOS MARITIMOS.-Ya nos hemos ocupado de las convenciones que regulan los mares territoriales las zonas contiguas, el altamar, los estrechos, los canales y los lechos marinos.

M.-ESTADOS SIN LITORAL.-Ya hemos indicado que un problema de -



especial atención ha sido el de los Estados sin litoral marítimo, y como la Convención de Ginebra sobre el Alta Mar reconoció el derecho de dichos Estados a que sus buques naveguen enarbolando sus respectivas banderas. En ese sentido se habían pronunciado ya la Declaración de la Conferencia de Barcelona, de 1921. La convención y Estatuto sobre la libertad de Tránsito también en Barcelona, 1921), la Conferencia y Estatuto sobre Canales y Pasos navegables (igualmente: Barcelona, 1921) y la Convención y Estatuto sobre el Régimen Internacional de los Puertos Marítimos (Ginebra, 1923). Este último ratificado por México.

N.- JURISDICCION DEL ESTADO COSTANERO.-En esa materia señalaremos las Convenciones de Bruselas, sobre la Unificación de ciertas reglas relativas a la Inmunidad de Buques propiedad de un Estado (1926), sobre el Embargo de buques (1952), sobre ciertas Reglas relativas a la jurisdicción Civil en materia de colisiones (1952) y sobre la Unificación de ciertas Reglas relativas a la jurisdicción énal en materia de Colisión y otros Incidentes de Navegación (1952). Estas convenciones no han sido ratificadas.

4.3.-LOS ACCIDENTES DE MAR Y EL CONTRATO DE SALVAMENTO.-Los accidentes de mar crean una situación de peligro para las personas, el buque y las mercancías. Esa situación de origen a la asistencia, cuando se trata de superar al peligro, y al salvamento cuando se trata de rescatar cosas perdidas, naufragadas, los más usuales accidentes de mar son:

a).- EL NAUFRAGO.-Por naufragio se entiende la pérdida del buque o su imposibilidad absoluta para navegar. La voz deriva de navis fractio, rotura de la nave; pero el concepto es más amplio comprende, como ya indicamos, la encalladura definitiva y, en general, la imposibilidad absoluta del buque para navegar. El buque hundido o naufragado recibe el nombre preciso, y podrá, como adelante veremos, ser objeto de salvamento.

b).- LA VARADA.- Varada o encalladura es la fijación del buque a un banco de tierra, en aguas bajas. Si la varada es definitiva, es decir, si no se logra desencallar al buque, se convertirá en naufragio.

c).-LA ARRIBADA FORZOSA.-Habrá arribada forzosa cuando el buque regrese a su puerto de salida o recoleje a otro puerto no previsto en su itinerario. Generalmente, la arribada es consecuencia de otro accidente de mar (falta de víveres o combustibles, desperfecto de máquinas, etc.) y el problema que se plantea es el de determinar si la arribada es o no legiti-

ma. La arribada será legítima cuando las causas que la motivaron no sean imputables tales causas. Si la arribada no fue legítima, cada quien reportará sus propios daños.

d).-EL ABOYDAJE.-Abordaje es la colisión de uno o más buques, puede ser directo o indirecto. Será directo, cuando el buque -- choque con otro sin intermedio de un tercero, e indirecto cuando ese tercero, involucrado por otro buque, produzca la colisión.

Puede ser el abordaje fortuito o culposo, El culposo puede ser culposo simple, cuando una de las partes es la culpable o culposo doble o múltiple, según sea que dos o más partes sean todas culpables.

El abordaje está regulado por la "Convención para la Unificación de Determinadas Reglas en Materia de Abordaje", suscrita en Bruselas en 1910 y ratificada por nuestro país en 1929.

El abordaje fortuito o debido a causas de fuerza mayor " los daños se sufrirán por quienes los hayan recibido", según disponen el artículo 2o. de la convención.

Si fuere culpable simple, los daños serán reparados por "aquel haya tenido la culpa", (Convención, Art, 2o.).

Si hubiere culpas común, "la responsabilidad de cada buque será proporcional a la gravedad de las culpas que tengan respo-

activamente, y si no fuere posible establecer la proporción, se repartirán el importe de los daños por parte iguales. (Convención art. 4o.)

Los daños que se ocasionen a las personas y bienes que se encuentren a bordo, se reparan por los culpables, en la proporción indicada. Si se trata de personas, todos los culpables serán solidarios frente a los terceros damnados, y si los damnados fueren sólo sobre cosas, no habrá solidaridad en los culpables. (Convención, Art. 4o. in fine)

#### V.- ASISTENCIA Y SALVAMENTO.

1.- REFERENCIAS HISTÓRICAS. Hace la asistencia " con la introducción del vapor en la navegación".

Por asistencia se entiende la ayuda prestada, desde el exterior del buque, una persona o una cosa el peligro de mar, y por salvamento, la liberación de ese peligro o el rescate de la persona o cosa y naufragadas.

El salvamento era legislado desde el derecho romano, en cuyas leyes se disponía que en casos de naufragio o encalladura, la persona que salvase alguna cosa del desastre naval, tendría a un quinto del valor de la cosa salvada. Si se trata de bienes

preciosos, como el oro y la plata, la remuneración del salvador se gradaba en razón de su esfuerzo que se consideraba -- proporcional a la profundidad donde la cosa se encontraba: si estaba hasta un codo, se tenía derecho a un décimo del valor salvado; si a ocho codos, el derecho era un tercio, si a quince codos., tenía derecho a la mitad.

Se castigaba el robo de la cosa naufragada y la violencia a malos tratos infringidos a los naufragos.

Los principios romanos pasan al derecho romano, donde quedó establecido claramente que el naufragio no producía la pérdida del derecho de propiedad sobre las cosas naufragadas. Regía el principio "res per domine suo clamet ubicunque sit". Y si se castigaba el hurto de las cosas robadas.

A la caída del Imperio romano de occidente de los ordenamientos bárbaros introdujeron, en favor de los señores, el "ius naufragi". El señor en cuyas playas se encontraban cosas naufragadas se apoderaba de ellas y podía, inclusive, esclavizar a los naufragos. Contra tan barbaras disposiciones se pronunciaron los pontífices romanos, quienes propugnaron por la abolición del ius naufragi y por el establecimiento de la obligación de prestar salvamento aun a los cristianos.

En el siglo XV queda abolido el ius naufragi y se vuelve

a los viejos principios romano-romanos. En las ordenanzas de la Ciudad Italiana de Trien<sup>ti</sup>, de 1003, se estableció la obligación de los salvadores de entregar al tribunal consultar dentro de tres días, bajo inventario, las cosas salvadas. Si el dueño reclamaba las cosas dentro de treinta días, la mitad sería entregada al salvador, y si nadie reclamaba en dicho término, el propio salvador tenía derecho a la totalidad de la cosa.

Disposiciones semejantes reaparecen en los Roles de Olerón, en las leyes hanseáticas y, a través de la Ordenanza de Marins, de Luis XIV, llegan al Código de Comercio Napoleónico, y de este Código, como otras instituciones que ya hemos estudiado, pasan al Código Español y a los latinoamericanos.

II.- CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES DE LAS OBLIGACIONES Y DERECHOS Y DERIVADOS DEL SALVAMENTO.-El salvamento puede ser contractual. Según mandato de la vieja ley del mar, recogido por nuestra ley y reconocido internacionalmente, "todo capitán de buque que se encuentre próximo a otra embarcación en peligro, estará obligado a auxiliarla, y sólo podrá excusarse cuando el hacerlo implique serio peligro para su propio buque, su tripulación o sus pasajeros". (Art. 72). El Auxilio y el salvamento de personas puede ser, pues, solicitado o no por la persona en peligro, y lo mismo puede suceder con el auxilio y salvamento de las cosas. Si el costo del auxilio o del salvamento no fuere convenido, la autoridad marítima (la dependencia competente se

rá la Dirección de Marina Mercante) los tasaré, y si hubiere en conformidad de alguna de las partes, resolverá el juez, (Art. 35)

El salvador tendrá privilegio para el cobro de un crédito sobre los objetos salvados (Art. 35)

Distinción entre asistencia y salvamento. El sistema latino continental. El sistema inglés, La convención de Bruselas. El ordenamiento mexicano. El sistema derivado del Código de Napoleón se distingue entre asistencia y salvamento, el sistema inglés no se hace tal distinción, y en la Convención de Bruselas, en forma expresa, se indica que no habrá lugar a distinción teórica; pero deja la regulación práctica de la asistencia y salvamento al texto de la Convención, la que, ante el silencio de la ley, deberá aplicarse aún tratándose de conflictos entre barcos de bandera mexicana.

III.- EL CONTRATO DE SALVAMENTO.- a) Los elementos personales. Los elementos personales del contrato de salvamento son el salvador y el salvado, o sea la persona que tiene interés jurídico económico en los bienes salvados, y que, por tanto, es la beneficiaria del salvamento. El barco salvador puede ser un buque especializado (como en el caso de los remolcadores) o un buque cualquiera que haya prestado el auxilio o del salvamento. Los miembros de la tripulación no se considerarán salvadores de la cosa, sino cuando su actuación, se haya producido después de que dichas cosas hayan naufragado.

b).- LA FORMA.- El contrato de asistencia o de salvamento no requiere formalidad especial. Sin embargo, el Lloyd's ha preparado un modelo de contrato de salvamento, que puede consultarse en anécdota de este capítulo. Aunque el contrato se haya formulado solemnemente, si el capitán o el naviero salvados actuaron bajo la influencia del peligro, podrán pedir ante el juez la anulación o modificación de las condiciones del contrato, si lo convenido no estuviere de acuerdo con la equidad. Y aun en el caso de que no hubiere existido la presión del peligro en el momento de la celebración, si el consentimiento de uno de los contratantes estuvo viciado por dolo o resistencia de la otra parte, el convenio podrá ser modificado o anulado por el juez (Convención, art. 7o) Como el seguro, regirá la exigente buena fé.

c).- ELEMENTOS REALES.- El peligro. El éxito. Las cosas naufragadas. Para que pade la asistencia es necesario que las cosas se encuentren en peligro en el mar. La jurisprudencia anglosajona ha resuelto que no es necesario que el peligro sea absoluta, sino que se trate de una dificultad razonable. Nuestra ley no define el peligro ni determina sus grados, por lo que creemos que debe entenderse, como la jurisprudencia citada, que la asistencia procederá cuando se trate de cualquier grado de dificultad en el mar. Para que el salvamento dé origen a la acción de remuneración, es necesario que se haya obtenido éxito esto es, que las cosas hayan sido salvadas. Así determina el artículo 2o de la Convención. En los modelos de contrato se usa la forma inglesa "no cure-no pay".



Las cosas naufragadas seguirán considerándose como propiedad de sus dueños, su protección será considerada como robo, según dispone los artículos 30 y 31 de la Ley de Navegación. "Cuando descubra y salve los restos de un naufrago, ordena el artículo 32, deberá dar aviso a la autoridad marítima " a cuya disposición quedarán los objetos salvados". Nuestro sistema es criticable, porque no fija un término para que las cosas naufragadas se consideren como bienes derelictos". Nuestro sistema es criticable, porque no fija un término para que las cosas naufragadas . Es notable y digno de recomendación, el sistema adoptado por el Código Polaco de la Navegación.- se concede al propietario los bienes naufragados el plazo de un año para indicar a la autoridad marítima su intención de recobrar los bienes; -- dentro de los tres meses de dar el aviso, la autoridad señalará un plazo para la iniciación de las labores del salvamento. Si el propietario no da aviso, no inicia el salvamento o no lo termina dentro del plazo que se le señale, la propiedad de las cosas pasará al Estado.

d).- LA RETRIBUCION.- El salvador tendrá derecho a una retribución que, si no ha sido fijada por el contrato de salvamento la fijará el juez (Convención, Art. 6o), quien, además, fijará la proporción que corresponda a los salvadores, si fueren varios y no se quisieren de acuerdo en la forma de repartir la retribución. El juez tomará en cuenta, para fundamentar su decisión, el valor de las cosas salvadas, los esfuerzos y el mérito de quienes prestaron auxilio, los peligros que se corrieron, el

valor del material expuesto en la operación de salvamento, el tiempo empleado, los daños y gastos que se hayan ocasionado y, en general todas las circunstancias que pueden fundamentar una decisión justa (Convención, Art. 20)

Los salvados en su propia persona no estarán obligados a retribuir a sus salvadores pero éstos "tendrán derecho a una parte equitativa de la remuneración concedida a los salvadores del navío, del cargamento y de sus accesorios". (Convención Art. 20)

"La acción para exigir el pago de la retribución prescribirá en dos años". (Convención), Art. 10).

4.4.-AVERIAS.-Como ya hemos dicho, la institución de las averías es una de las más antiguas instituciones jurídicas. Estuvo legislada, según vimos, en las antiguas instituciones jurídicas de las leyes de rodías; el Digesto de Justiniano recogió su regulación en la famosa "Lex Ródia de jactu"; hicieron referencia a ellos los Rolles de Oleron (siglo XIII); la palabra avería tiene su origen en los "Constitutum Usus" de la Ciudad de Pisa (1160), donde se usó la palabra "Averé" con significación de prontedad, y en un Código genovés de 1341 aparece ya la moderna expresión "averfa" el "Cáñon de la Mer" (1556-74) es el primer momento legislativo donde una expresa definición de la averfa común; se ocupan de ellas las ordenanzas de Luis XIV, de donde pasó su regulación al Código de Napoleón y de él a los Códigos contemporáneos. Definición, se llama averfa todo daño o gasto extraordinario ocasionado durante la navegación.

a).-AVERIAS DAÑOS AVERIAS GASTOS.- Según indicamos, es averfa todo daño o gasto extraordinario que se ocasiona durante la navegación. Consecuentemente, serán averfas-daños, extraordinarios que sufran el buque o cargamento, y estas averfas-gastos, los gastos extraordinarios que el capitán realice en relación con la navegación.

b).-AVERIAS SIMPLES.- Las averfas pueden ser simples o particulares, y comunes o gruesas.

Las averías comunes no presenta problema jurídico específico: daño o el gasto se regularan por las normas ordinarias y las consecuencias serán reportadas por quien las haya sufrido el -- daño o erosionado el gasto, independientemente de la acción de -- re petición contra quien resulte responsable del daño o de la situación que haya originado el gasto.

C).- AVERÍAS GRUESAS.- La avería gruesa será "Todo daño o -- gasto extraordinario, ocasionado deliberada y directamente por actos del capitán al buque o a su cargamento, para salvarlos -- de un riesgo conocido y real , (Art. 256) "El importe de las averías gruesas será a cargo de todos los interesados en la aventura marítima, en proporción al monte de sus intereses. ( Art. 257).

Esto es: para que la avería sea gruesa o común se requiere: a) un deliberado del capitán; b) un sacrificio sobre el buque o sobre el cargamento; c) un peligro real, conocido; d) utilidad del sacrificio.

I.- ELEMENTOS CONSTITUTIVOS.- Primer elemento constitutivo: el acto de avería. Ya dijimos que la ley define la avería común como todo daño o gasto extraordinario ocasionado deliberada y directamente por actos del capitán al buque o su cargamento, para salvarlo de un riesgo conocido y real. Este concepto coincide fundamentalmente con el contenido de la regla A y de él deriva mos que el acto generador de la avería debe ser un acto del --

capitán, es decir, ordenado por él y, por tanto, voluntario. Las averías ocasionadas por un hecho no voluntario sería avería particular.

Segundo elemento constitutivo: el sacrificio. Como ya indicamos, el acto de avería puede generar un daño (avería daño) o un gasto (averías gasto). Por ejemplo; ante la inminencia de caer en manos de rebeldes, el capitán ordenare arribada a un puerto de refugio. Los gastos de arribada serán avería gruesa. Si nos damos que se declara fuego en una bodega; el capitán ordena romper la cubierta para hacer llegar directamente el agua a los objetos que están ardiendo. El daño causado al buque se considerará avería común.

Tercer elemento constitutivo: el peligro común. El acto de avería debe tener como causa un peligro efectivo, al que estén expuestos el buque y el cargamento. Quien deberá juzgar si el riesgo, como dice la ley, es "conocido y real", será el capitán. Según el texto de las reglas, debe presumirse razonablemente la existencia del peligro. Si el capitán, sin fundamento razonable, ordenase el sacrificio, se estaría frente a una avería particular, que sería a cargo del naviero.

Cuarto elemento: el resultado útil del sacrificio. Ni la Ley ni las Reglas exigen, para que haya avería común, que el sacrificio tenga un resultado útil.

El resultado útil es elemento constitutivo de la averfa gruesa, como lo es del derecho de remuneración en materia de salvamento, que anteriormente estudiamos.

Quinto elemento: la obligación de contribuir.- Ya hemos dicho que un elemento definitorio de la averfa gruesa es la obligación que tienen todos los interesados en la aventura marítima, de contribuir al importe de la averfa gruesa es la obligación que tienen todos los interesados en la aventura marítima, de contribuir al importe de la averfa en proporción al monto de sus respectivos intereses. (Art. 257).

En la práctica la obligación de contribuir tendrá además del fundamento legal, fuente contractual, ya que, según hemos indicado reiteradamente, es usual en los documentos probatorios de fletamento la inserción de la cláusula de sumisión a las Reglas de York y Amberes.

El sexto elemento: la masa acreedora.- Quienes han sufrido el daño o erogado el gasto constitutivo de averfa gruesa tienen el derecho a ser resarcidos. La suma de los importes de los daños y los gastos forman la masa acreedora, para los efectos de liquidación.

Séptimo elemento: la masa deudora o contribuyente.- Será necesario determinar quiénes, y en qué, proporciones, deberán

contribuir de la avería gruesa. Ya hemos indicado, como uno de los elementos de la definición de la avería, tanto en la Ley como en las reglas, la obligación de todos los interesados en la aventura marítima, de colaborar al pago de las averías gruesas, en proporción al monto de sus intereses.

**LICUIDADACION DE LAS AVERIAS GRESAS.**- En proyecto de Ley de Navegación se decía que el capitán deberá invitar a los interesados a un acuerdo sobre la liquidación de las averías y, de no lograrse dicho acuerdo pediría al juez que se designase un liquidador, cuyo proyecto de liquidación debería ser hecha en el puerto de destino. (Dato impreciso, pues no se determinaba de qué destino, si el del viaje o de las mercancías)

El legislador suprimió lo relativo a la liquidación, y la ley sólo dispone como mayor impresión que el proyecto, que el pago de los gastos de liquidación se hará en el puerto de destino. (Art. 71).

4.5.- SEGURO DEL EXPORTADOR.- Dentro del Sistema Nacional para el fomento a las Exportaciones, encontramos varios instrumentos como son: EL FONEX ( Fondo Mexicano a las Exportaciones), de orden Financiero, los Certificados CIDI, que son subsidios a los exportadores mediante la devolución del impuesto por una parte proporcional al valor exportado y, por último, resulta ser el más destacado para este ensayo, que es el seguro al Exportador, éste instrumento como su nombre lo indica a base de asegurar los riesgos lógicos del exportador que en algunos puntos son semejantes a lo que cubre el Seguro Marítimo.

Los Riesgos que cubre el Seguro al Exportador son:

- a).- Fluctuaciones en la paridad monetaria
- b).- Dilaciones en el pago de las mercancías exportadas.
- c).- Asonadas, motines, golpes de Estado, en el País comprador que impide la entrega o pago de la mercancía exportada y,
- d).- Que este coincide con el Seguro Marítimo en la pérdida de la mercancía o su deterioro durante su transporte.

Hay que distinguir este Seguro del Marítimo, ya que este, el del exportador, está asegurado toda la operación comercial y sus efectos, incluyendo el aseguramiento de la mercancía transportada que es el riesgo que también cubre el Seguro Marítimo de Mercancías.



**C O N C L U S I O N E S .**

- 1.- Nuestro País es de Tradición Nacional con respecto a su Legislación reguladora del Seguro Marítimo, pues esta - ha sido siempre y es en la actualidad una réplica de la Legislación Española.
  
- 2.- El Seguro Marítimo nació a raíz de la prohibición de Gregorio IX del interés en el préstamo a la gruesa.
  
- 3.- El Contrato de Seguro Marítimo es:
  - a).-Principal
  - b).- Mercantil
  - c).-Nominal
  - d).-Consensual, desde la reforma sufrida por el artículo 812 del Código de Comercio, en febrero de 1946.
  - e).-De Empresa, siendo este el elemento esencial del contrato, acogiéndose por lo tanto a la tesis de Vivante.
  - f).-Commutativo, puesto que el azar u ólea no constituye la materia del Contrato y sólo afecta a su ejecución.
  - g).-Sinalagmático, pues existen para las partes contratantes obligaciones recíprocas desde el momento mismo de su perfeccionamiento del contrato.
  - h).-De Efecto Sucesivo, y por lo tanto, no susceptible de rescisión y sólo de disolución.
  - i).-De Buena Fé.

j).-Resarcitorio, aún cuando la obligación del asegurador es una obligación facultativa que puede cumplir -- también respondiendo o reparando. Esta es una característica propia del Seguro no común a otros Contratos.

- 4.- El Seguro Marítimo es la primera y más antigua variedad de Seguro.
- 5.- En materia Internacional del Seguro Marítimo tiene su origen en la casa Lloyd's que fué la que suspendió el Seguro Individual por el Seguro de Empresa.
- 6.- Como hemos visto el Seguro y el reaseguro en materia Internacional debido al gran monto del riesgo, opera -- más bien como bolsa que como compañía aseguradora.
- 7.- El Seguro Marítimo Internacional, es de orden Interno ya que es una Empresa doméstica que opera como bolsa la que toma el resarcimiento del riesgo..

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

- Allen, Francis T.- Principios Generales de Seguros.- México, - 1955.
- Benítez de Lugo Reymundo Luis.- Tratado de Seguros.- Vols. I y II. - Madrid, 1955.
- Bolaffio, Rocco, Vivante.- Derecho Comercial.- Tomo XVII.- As- coll. - Del Comercio Marítimo- Buenos Aires. 1953.
- Gervantes Ahumada Raúl.- Derecho Marítimo 1970 Danjon, Daniel .-Derecho Marítimo. - Vols. I. Y IV Madrid, 1936.
- Enciso, Flavio.- Vulgarización del Seguro Marítimo.- Bilbao, - 1948.
- Escuivel Obregón, Toribio. - Apuntes.
- Fariña, Francisco. -Derecho y Legislación Marítma. -Barcelona, 1955.
- Gamechogoicoechea y Alegría. Francisco. - Tratado de Derecho Marítimo Español. - Vols. I y IV. - Bilbao.
- Gay de Montells. - Seguros Marítimos. - Madrid, 1915.

- Halperin, Isacc.-Contrato de Seguros.- Buenos Aires, 1946.
- Hors y Baus, Pedro. - Compendio del Tratado de los Seguros de Transporte.-Madrid.
- Ilod's Calendar, 1955. - London, 1955,
- Mantilla Molina, Roberto.- Derecho Mercantil. -México, 1952.
- Pardo, Juan B. - Tratado de Comercio. - México 1969
- Petit, Eugene, - Tratado Elemental de Derecho Romano. - Madrid, 1926.
- Rodríguez, Joaquín . - Curso de Derecho Mercantil. - México,- 1952.
- Ruiz Rueda, Luis. - Apuntes de Seguros.- Escuela Libre de Derecho.
- Ruiz Rueda.- Notas Concordancias y Comentarios a la Legislación Mexicana relativa a los Seguros Privados. - México., 1954
- Tena Ramírez, Felipe de J. Derecho Mercantil Mexicano.- 1938.
- Uria González, Rodrigo.- El Seguro Marítimo, Barcelona 1940.
- Vivante César. - Instituciones de Derecho Comercial.- Madrid 1928.