

## Capítulo IV

### EL SEGURO MARÍTIMO

1. Concepto y antecedentes del seguro marítimo . . . . .	99
2. Elementos del contrato de seguro marítimo . . . . .	106
A. Elementos personales . . . . .	106
B. Elementos formales . . . . .	107
C. Elementos reales: el objeto y el interés del contrato de seguro marítimo . . . . .	110
a. Seguros con determinación del objeto . . . . .	111
b. Seguros con indeterminación del objeto asegurado . . . . .	112
3. El riesgo en el contrato de seguro y su cobertura . . . . .	112
4. La prima . . . . .	114
5. La suma asegurada . . . . .	115
6. Los derechos de las partes contratantes . . . . .	115
7. Las acciones en el seguro marítimo . . . . .	116
8. Nulidad y rescisión . . . . .	119
9. El seguro marítimo en las <i>Ordenanzas de Bilbao</i> . . . . .	120
A. Requisitos de forma . . . . .	120
B. Bienes que pueden ser asegurados y su valuación . . . . .	123
C. Obligaciones de las partes . . . . .	124
D. Abandono de los bienes asegurados . . . . .	126
E. Nulidad, rescisión y modificación del contrato de seguro . . . . .	128
10. El seguro marítimo en las <i>Ordenanzas de los Consulados de     la Nueva España y de Veracruz</i> . . . . .	130
11. El seguro marítimo en el siglo XIX mexicano: los Códigos de Comercio de 1854, 1884 y 1889 . . . . .	131
A. Forma del contrato de seguro . . . . .	131
B. Bienes que pueden ser asegurados y su valuación . . . . .	133
C. Obligaciones de las partes . . . . .	134
D. Nulidad, rescisión y modificación del Contrato de seguro . . . . .	137
E. Abandono de los bienes asegurados . . . . .	138

## Capítulo IV

### EL SEGURO MARÍTIMO

#### 1. *Concepto y antecedentes del seguro marítimo*

En el derecho romano existían tres clases o modalidades especiales de seguros de riesgo incorporados ya sea al contrato de arrendamiento de obra en su forma de transporte marítimo o al de hospedaje de personas y caballerías.<sup>364</sup>

En primer lugar tenemos que la pérdida de las mercancías echadas al mar para aligerar la nave que está prestando un servicio de transporte debe repartirse proporcionalmente entre todos los propietarios de los bienes transportados, de acuerdo con la costumbre helenística del comercio mediterráneo, la *lex Rhodia de Iactu*, para cuyo fin servían las acciones contractuales. Así, el propietario de la mercancía objeto de la echazón o *iactus* gozaba de la *actio locati* contra el transportista para obtener una indemnización parcial; y el transportista de la *actio conducti*, para exigir a los demás individuos transportados su cuota de indemnización, proporcional a la mercancía que cada uno de ellos había salvado, de ahí que la pérdida se distribuyera proporcionalmente entre todos los transportados, incluyéndose al mismo perjudicado. El transportista podía retener los bienes y obtener de los propietarios la distribución antes de entregar las mercancías salvadas, sin considerar la vida de los pasajeros por ser ésta inestimable. Así resultaba, según D'Ors, una especie de seguro marítimo, que no se tenía en el caso de sufrir un abordaje por parte de piratas, salvo que se hubiese tenido que pagar un rescate por la nave entera.

364 D'Ors, Álvaro, *Derecho privado...*, p. 561, núms. 510-512.

La propiedad de las mercancías arrojadas al mar y que eran recuperadas se respetaba, procediéndose a la rectificación de las indemnizaciones pagadas mediante el ejercicio de las mismas acciones contractuales. El apoderamiento de las mercancías echadas por la borda no se consideraba hurto, ya que si bien no eran *res nullius*, nadie tenía su posesión.

En segundo lugar se encuentra la *aversio* o mezcla de géneros homogéneos transportados en una nave en donde el pretor le otorgaba a los antiguos propietarios una *actio oneris aversei* para recuperar las respectivas cantidades, con lo que la responsabilidad del transportista debía quedar limitada a la *custodia* ordinaria. La *aversio* no se rige ni por las reglas de la copropiedad ni por las de *creditum*.

En tercer lugar existía la declaración expresa de seguro o *receptum res salvae fore*, por parte de los transportistas marítimos o *nautae*<sup>365</sup> y de los hospederos de albergues o *caupones* o establos. Puede extender su responsabilidad por *custodia* a las cosas que acompañan a lo que es el verdadero objeto del contrato, o por este mismo antes de hacerse propiamente objeto de la locación. La responsabilidad que se asumía era por *custodia*, en donde de la pérdida de la cosa, salvo si fue por accidente imprevisible, responde el comodatario, y dispone en caso de hurto de las acciones penales en contra de quien lo hubiera cometido.<sup>366</sup> La última jurisprudencia clásica le obliga a responder también de los daños sufridos por la cosa y de la acción de la ley Aquilia contra el causante del daño. El capitán responde no únicamente de los hechos de sus dependientes, sino del de los demás pasajeros, y se responsabiliza de las cosas desde que las recibe en la ribera, aunque no sean embarcadas.<sup>367</sup> De cualquier manera, el asumir un riesgo de manera especulativa por medio de un premio correspondiente a la tasa del seguro no parece remontarse más allá del siglo XIV.<sup>368</sup> A lo largo de los siglos

365 Véase igualmente la voz *Receptum nautae*, consistente en un acuerdo en virtud del cual el dueño de un barco tomaba ciertos bienes para transportarlos o custodiarlos con la condición de que estos bienes estarán a salvo. Berger, Adolf, *Encyclopedic Dictionary...*, pp. 668-669.

366 Véase Exner, Adolfo, *De la fuerza mayor en el derecho mercantil romano y en el actual*, trad. Emilio Miñana y Villagracia, Madrid, librería general de Victoriano Suárez, 1905, p. 22.

367 Bialostosky, Sara, "El *receptum nautarum*...", p. 485.

368 Tenenti, Alberto, "El seguro marítimo en la Europa en los siglos XV y XVI", *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos. (I) Simposio Internacional "El Consulado de Burgos"*, Burgos, Excma. Diputación Provincial de Burgos, 1994, p. 425. Según Arcadio García y Sanz, el seguro más antiguo que se conoce es uno celebrado en Génova

XV y XVI las pólizas de seguro presentaron a la institución como un tipo de venta, en donde el traspaso del bien asegurado se hacía definitivo cuando se hubiera perdido o hubiera sido dañado, caso en el cual el asegurador entregaba la suma total asegurada, o bien la parte correspondiente a la pérdida. Si no se presentaba percance alguno, el propietario inicial recuperaba su plena propiedad y disponibilidad.<sup>369</sup>

La concepción del seguro como compra-venta, era en parte un artificio contractual, cuya finalidad consistía en no legalizar directamente la obligación del seguro... la obligatoriedad del seguro conllevaba, o hubiera conllevado, el reconocer la negociabilidad del riesgo y, es decir, la legitimidad de especular sobre una cosa incierta.<sup>370</sup>

En España, los más antiguos contratos de seguro marítimo que se conocen son los de Mallorca entre los años de 1357 y 1358, y en Barcelona es un contrato de seguro del 2 de junio de 1377, haciéndose más numerosos en la última parte del siglo XIV.<sup>371</sup> Las disposiciones más antiguas elaboradas en Barcelona datan de los años 1432, 1435, 1452, 1458, y finalmente de 1484,<sup>372</sup> con influencia en los seguros mallorquíes, cuya legislación data de 1492, invariable hasta el Código de Comercio Español de 1829.<sup>373</sup>

el 18 de febrero de 1343 sobre diez balas de paños en un viaje de Porto Pisano a Sicilia. Véase su trabajo “El seguro marítimo en España en los siglos XV y XVI”, *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos. (I) Simposio Internacional “El Consulado de Burgos”*, Burgos, Excma. Diputación Provincial de Burgos, 1994, p. 446.

369 Tenenti, Alberto, “El seguro marítimo...”, p. 426.

370 *Ibidem*.

371 García y Sanz, Arcadio, “El seguro marítimo en España...”, p. 446. Sobre el comercio de la ciudad de Barcelona véase Capmany y de Montpalau, Antonio de, *Memorias históricas sobre la marina, comercio, y artes de la antigua ciudad de Barcelona*, Madrid, imprenta de Sancha, 1792, t. I.

372 Para el seguro marítimo en Barcelona véase García y Sanz, Arcadio y María Teresa Ferrer I Mallol, *Asegurancas i canvis marítims medievals a Barcelona*, Barcelona, Institut d'Estudis Catalans, 1983, 2 ts.

373 Pons Pons, Jerònica, *Companyies i mercat assegurador a Mallorca (1650-1715)*, Palma de Mallorca, El Tall editorial, 1996, pp. 23-24. De la misma autora véase “Legislación y práctica del seguro marítimo. Las contradicciones de la segunda mitad del seiscientos en Mallorca”, en Martínez Shaw, Carlos (coord.), *El derecho y el mar en la España moderna*, Granada, Universidad de Granada, Centre d'Estudis d'Historia Moderna Pierre Vilar, 1995, p. 39.

El contrato de seguro tiene por objeto un interés patrimonial referido a cosas o derechos, y el cubrir los riesgos que amenacen el interés asegurado durante el transporte por mar, o en los momentos que preceden, interrumpen o siguen.<sup>374</sup> Se le ha definido como el contrato “por el qual uno asegura á otro las mercaderias del peligro, ó riesgos de mar, ó de tierra, por precio que por ello recibe”.<sup>375</sup> Elizondo señala que “llaman al contrato de seguro algunos Autores *encargo de los peligros*, á que corren expuestas las mercaderías ajenas: otros *indemnidad por cierto precio*; y últimamente los mas contrato innominado”.<sup>376</sup>

Joseph Ortega y Cotes afirma que el seguro es el contrato por el cual “el affegurador fe obliga por premio à eximir del daño de pérdida en los riefgos, y en los peligros, que ofrece responder”.<sup>377</sup> Hevia Bolaños asienta que seguro “es asegurar uno á otro sus cosas de peligro, ó riesgos de Mar, ó su tierra, por precio, y premio, que por ello le dá”.<sup>378</sup> Finalmente, García Baquero asienta que el contrato de seguro “se reduce a que una persona o entidad jurídica, llamada asegurador, se obliga a compensar a otra, denominada asegurado, de los daños o pérdidas que pudiesen sufrir su navío o sus mercancías por causa de siniestro”.<sup>379</sup>

Durante los siglos XV y XVI se presentan, según Alberto Tenenti, una serie de elementos directamente relacionados con los seguros marítimos, que fueron:

- 1) Elaboración del concepto de seguro y del compromiso contractual.
- 2) Predominio de mercaderes individuales interesados en estar asegurados, ya sea a título personal o bien cubriendo los riesgos de otros comerciantes.
- 3) La progresiva reglamentación de la institución por el Estado.
- 4) El nacimiento del oficio de corredor de seguros, y

374 Garrigues, Joaquín, *Curso...*, pp. 702-703. Arcadio García y Sanz y María Teresa Ferrer I Mallol lo definen como “aquella modalitat de l’assegurança, per la qual l’assegurador es compromet d’indemnitzar l’assegurat de les possibles pèrdues derivades d’un viatge marítim”, véase *Assegurances i canvis marítims...*, t. I, p. 123.

375 Jordan de Asso, Ignacio y Miguel Manuel Rodríguez, *Instituciones...*, p. 227.

376 Elizondo, Francisco Antonio de, *Práctica...*, p. 214.

377 Ortega y Cotes, Ignacio Joseph de, *Questiones del derecho público en interpretación de los tratados de paces*, Madrid, en la oficina de Antonio Marín, 1747, p. 135.

378 Hevia Bolaños, Juan de, *Curia Philipica...*, p. 515. Igualmente, Domínguez Vicente, Joseph Manuel, *Ilustración...*, p. 335.

379 García-Baquero González, Antonio, *La Carrera de Indias...*, p. 262.

5) El surgimiento de agentes dedicados a la especulación de seguros.<sup>380</sup>

A lo largo de los siglos XV y XVI en España existieron dos formas documentales del seguro marítimo: la notarial, mayormente utilizada en las ciudades mediterráneas, y la privada, en la zona de influencia de los consulados de Burgos, y posteriormente de Bilbao.<sup>381</sup> En el comercio con las Indias, los contratos de seguro alcanzarán su madurez en el siglo XVI, para ser perfeccionados en los siglos XVII y XVIII, “de ahí la gran estabilidad de sus normas y la escasa evolución jurídica que éstas ofrecen”.<sup>382</sup>

En la Carrera de Indias se empezó a utilizar desde sus inicios, “más como una práctica usual que como el resultado de una legislación específica”.<sup>383</sup> Las *Ordenanzas para el prior y consules de la Universidad de los Mercaderes de la Ciudad de Sevilla* señalan que

una de las cofas mas neccessarias para el trato de la mercaderia, y para la confervacion della es la antigua coftumbre, que en todos cabos fe guarda, de affegurarfe unos mercaderes a otros, las mercaderias que cargan, y los navios en que las llevan; lo qual fi ceffafe, disminuirian mucho los tratos: porque no aviendo affeguradores, no avria quien ofaffe cargar, y ofaffe aventurar a perder todo lo que cargaffe.<sup>384</sup>

Como señala García-Baquero, antes de la promulgación de las *Ordenanzas del consulado de Sevilla* de 1556 los seguros se trataban a través del contrato *in fide*, que se pactaba de manera verbal y sin mayores constancias que el asiento en los libros del asegurador, situación que debido a los constantes fraudes fue corregida en las *Ordenanzas del Consulado* citadas y señalada en las *Ordenanzas Reales para la Casa de la Contratacion de Sevilla*, en donde se señalaba que los seguros de confianza eran inválidos, pues los asegurados cobraban dos o tres veces el valor de lo perdido, por lo que se ordenó que

de aqui en adelante, el que affegurare fu navio, o hazienda, en poliça, o por confiança, que el tal feguero no valga. Y el que defta manera

380 Tenenti, Alberto, “El seguro marítimo...”, p. 424.

381 García y Sanz, Arcadio, “El seguro marítimo en España...”, p. 454.

382 Céspedes del Castillo, Guillermo, “Seguros marítimos...”, p. 65. Seguimos de cerca a Céspedes del Castillo en la exposición del seguro marítimo.

383 García-Baquero González, Antonio, *La Carrera de Indias...*, p. 263.

384 *Ordenanzas del Consulado de Sevilla*, p. 78, núm. 25.

affegurare, no efté obligado a pagar el feگو, aunque la hazienda affegurada fe prueve que fe perdio, fino que el tal feگو fea publico...<sup>385</sup>

La Casa de Contratación tuvo a su cargo el conocimiento y la solución de las diferencias surgidas en asuntos de carácter mercantil, particularmente de lo relacionado con el “affegurar de los navios q fueren a las dichas Indias, e vinieren dellas, e fobre los contratos que fobre ello ovieren hecho”.<sup>386</sup>

Desde la fundación del consulado en 1543 se le había concedido facultad y poder al prior y cónsules para conocer de las diferencias y pleitos surgidos por el tráfico de mercancías entre la península y las Indias en materia de seguros.<sup>387</sup> Estas disposiciones se confirmarían en las *Ordenanzas del Consulado de Sevilla* de 1556, en donde se reguló en los artículos 27 a 60, todo lo concerniente al contrato de seguros, además de proporcionar los formularios para la correcta redacción de las pólizas. Estas *Ordenanzas*, a decir de A. M. Bernal, “no sólo tuvieron vigencia en la plaza de Sevilla sino en cierto modo... marcaron en el resto de las plazas españolas y europeas las características a las que habían de ajustarse los seguros marítimos de la Carrera”.<sup>388</sup> Los *Sumarios* de Aguiar y Acuña incorporan las disposiciones consulares sobre seguros casi íntegramente, pues omite los modelos de las pólizas.<sup>389</sup> Igualmente, la *Recopilación de leyes de los Reynos de las Indias* trata en el lib. IX, tít. XXXIX, de los aseguradores, riesgos y seguros de la Carrera de Indias, en donde se copian las mismas disposiciones sobre seguros.<sup>390</sup> La *Recopilación de Indias* de Antonio de León Pinelo reproduce las ordenanzas 28, 29, 30, 31, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41,

385 *Ordenanzas Reales para la Casa de la Contratación de Sevilla*, art. 161. García-Baquero González, Antonio, *La Carrera de Indias...*, p. 265.

386 Encinas, Diego de, *Cedulario indiano*, ed. facs. de la única de 1596, Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica, 1945, t. III, p. 144.

387 Bernal, Antonio Miguel, “Sobre los seguros marítimos en la Carrera de Indias...”, p. 515.

388 *Ibidem*.

389 *Sumarios de la Recopilación General de las leyes de las Indias Occidentales*, por Rodrigo de Aguiar y Francisco de Montemayor y Córdoba de Cuenca, con licencia en México, Impreffos por Francisco Rodríguez Lupercio, México, 1677, ed. facs., est. introd. Ismael Sánchez Bella, México, Fondo de Cultura Económica, 1994, lib. III, tít. XXX.

390 Carrasco González, Ma. Guadalupe, *Los instrumentos...*, p. 169.

42, 43, 44, 45, 46, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 56, 57, 58, 59 y 60 de las *Ordenanzas del Consulado de Sevilla*.<sup>391</sup>

De 1507 a 1543 el conocimiento de los préstamos, cambios y seguros marítimos recaía en la *Casa de Contratación de Sevilla*; de 1543 a 1587 conocería únicamente en primera instancia de los pleitos en materia de préstamos y cambios, pasando la jurisdicción de los seguros al consulado, para que a partir de 1587 el conocimiento de los asuntos sobre préstamos y seguros marítimos pasara a la jurisdicción del tribunal consular, culminando con la plena jurisdicción en materia de seguros el 26 de junio de 1598.<sup>392</sup>

Posteriormente, el 31 de mayo de 1763 se dictó una real cédula, que prohibía el seguro por vía de apuesta,<sup>393</sup> en 1767, 5 de abril y 27 de octubre de 1768 se emitieron disposiciones sobre préstamos a la gruesa y seguros; el 10 de noviembre de 1773 se aclaró la anterior de 1763, en mayo de 1755 se emitió una real orden para Indias sobre la cobertura de los seguros sobre efectos que fueron transbordados de un navío a otro,<sup>394</sup> el 7 de junio de 1777 se emitió una real orden sobre las alteraciones de valor en las primas,<sup>395</sup> el 23 de diciembre de 1789 se publicaron las *Ordenanzas de la Real Compañía de Seguros Terrestres y Marítimos de Madrid*,<sup>396</sup> y en 1800 se creó en Cádiz una compañía de seguros denominada *Reyna María Luisa*.<sup>397</sup>

391 *Recopilación de Indias*, por Antonio de León Pinelo, ed. y est. prel. Ismael Sánchez Bella, México, Escuela Libre de Derecho, Gobierno del Estado de Chiapas, Gobierno del Estado de Morelos, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, Universidad Cristóbal Colón, Universidad de Navarra, Universidad Panamericana, Miguel Ángel Porrúa, 1992, t. I, lib. III, tít. XXXV.

392 Bernal, Antonio Miguel, "Sobre los seguros marítimos...", pp. 516 y 518.

393 *Real Cédula de 31 de mayo de 1763*, en Pérez y López, Antonio Xavier, *Teatro de la legislación...*, t. XXVII.

394 *Real Orden sobre seguros marítimos*, AGN, Reales Cédulas Originales, vol. 75, exp. 19, rs. 2.

395 Citada por Céspedes del Castillo, Guillermo, "Seguros marítimos...", pp. 74-75.

396 *Real Cédula de 23 de diciembre de 1789. Ordenanzas de la Compañía de Seguros establecida en Madrid*, en Pérez y López, Antonio Xavier, *Teatro de la legislación...*, t. XXVII.

397 Citada por Céspedes del Castillo, Guillermo, "Seguros marítimos...", pp. 75-76.



## 2. *Elementos del contrato de seguro marítimo*

Los elementos del contrato de seguro marítimo se dividen en personales, formales y reales.

### A. *Elementos personales*

a) *El asegurador*. Es quien a cambio del premio que recibe, toma a su cargo el riesgo<sup>398</sup> y queda obligado a pagar al asegurado, en caso de siniestro, una indemnización por el daño sufrido en las mercancías aseguradas, expuestas a los peligros de la navegación. Podían firmar como aseguradores una o varias personas, hasta llegar en el siglo XVIII a las compañías aseguradoras especializadas. El asegurador puede contratar por sí o a través de representante, estando prohibido por cédula del 13 de junio de 1554 para los comerciantes que ocuparan cargos directivos en el Consulado de Sevilla actuar como aseguradores, pena de incurrir en privación del cargo.<sup>399</sup>

b) *El tomador del seguro o asegurado* será aquel quien tenga interés en la conservación de las cosas que asegura. La ordenanza 28 de las *Ordenanzas del Consulado de Sevilla* establecía que todas las personas que firmaran riesgos de ida o venida de las Indias debían asentar que firman “por fulano, o por comiffion, o por comiffiones”, debiendo mostrar los poderes al prior y cónsules para su conformidad previamente a la firma de las pólizas.<sup>400</sup> Misma disposición contiene la ley primera de la *Recopilación de Leyes de Indias*.<sup>401</sup>

El seguro por cuenta ajena es aquel en donde el asegurado y el tomador del seguro son dos personas distintas: el primero recibe los beneficios del contrato, y el segundo es quien contrata y paga la prima. La ley LVII de la *Recopilación de Indias* señala que

si alguna perфона, ó perfonas fe affegurafen de ida, ó venida de Indias en nombre de alguna perфона, ó perfonas, á cuyo riefgo vá, ó viene lo que afsí fe affigura..., lo ha de poder cobrar, aunque no tenga poder de

398 Hevia Bolaños, Juan de, *Curia...*, p. 515.

399 Veitia Linaje, Joseph de, *Norte de la contratación...*, lib. I, cap. CVII, núm. 21, p. 147; Céspedes del Castillo, Guillermo, “Seguros marítimos...”, p. 78.

400 *Ordenanzas del Consulado de Sevilla*, ord. 28.

401 *Rec. Ind.* lib. IX, tít. XXXIX, ley 1.

la perfona á cuyo riefgo vá, ó viene lo que afsi fe affeguró, y efta tal perfona pueda hazer la dexacion, y valga como fi la hizieffe parte, á cuyo riefgo vá, ó viene lo que fe affeguró.

Señala Céspedes del Castillo que el asegurado en este seguro por cuenta ajena puede no estar designado expresamente, así lo permiten las leyes XXVII y LVI de la *Recopilación de Indias*.<sup>402</sup>

### B. *Elementos formales*

El contrato de seguro marítimo, al menos a partir del siglo XV, es un contrato de carácter formal,<sup>403</sup> debiendo utilizar la póliza que para tal efecto se contiene en las diversas ordenanzas consulares, que habrá de ir firmada por las partes contratantes.

En las *Ordenanzas del Consulado* se establece el carácter formal del contrato al imponer una forma precisa para su celebración, estableciéndose respecto de los modelos que “todas las polizas q fe hizieran an de fer vifto cõforme a eftas poliças y ordenanças”,<sup>404</sup> póliza que deberá redactarse en textos impresos<sup>405</sup> y sellados, escribiendo las cláusulas especiales a mano y localizándolas al margen o al pie del documento, adquiriendo el valor de instrumento público.<sup>406</sup>

Los modelos de pólizas son tanto de ida como de venida de las Indias, “afsi sobre mercaderías, como oro y plata y otras cofas, y cafcos de navios”, así como de perlas, pecunia o piedras preciosas, aunque no se exprese.<sup>407</sup>

Las pólizas de seguro sobre mercancías se dividen en 1) póliza general de ida a las Indias; 2) póliza que han de firmar los aseguradores de ida a las Indias; 3) póliza general de venida de Indias, y 4) póliza que han de firmar los aseguradores de venida de cualquier parte de las Indias.

402 Céspedes del Castillo, Guillermo, “Seguros marítimos...”, p. 80.

403 Ya señalado como tal desde las *Ordenanzas sobre seguros marítimos, ultimamente dictadas por los magistrados municipales de Barcelona*, en *Libro del Consulado del Mar...*, cap. 7.

404 *Ordenanzas del Consulado de Sevilla*, pólizas.

405 Veitia Linaje, Joseph de, lib. II, cap. XIX, núm. 2, p. 712.

406 Céspedes del Castillo, Guillermo, “Seguros marítimos...”, p. 93.

407 Hevia Bolaños, Juan de, *Curia...*, p. 516.

1) Póliza general de ida a las Indias<sup>408</sup>

En ella se establecen una serie de requisitos que consisten en el nombre de las partes, nombre del tomador, mercancías aseguradas, nombre del buque en el que van embarcadas, puerto de destino en las Indias, escalas, obligación de pago del asegurador, tiempo de pago, fecha de la firma y renuncia al fuero del asegurador, la ley *si convenerit* y sometimiento a la jurisdicción consular.

2) Póliza que han de firmar los aseguradores de ida a las Indias<sup>409</sup>

Se fijan por remisión los mismos requisitos que en la póliza anterior, añadiéndose el nombre del puerto de Sevilla como puerto de partida y su río.

3) Póliza general de venida de Indias<sup>410</sup>

En ella se establecen los mismos requisitos que en la póliza general de ida, añadiéndose la posibilidad de emplear la forma del seguro a quien corresponda “á riefgo de N. y de N. ó de qualquiera de ellos, y á riefgo de fu cõpañia...”, además de mencionarse los puertos de salida que son los de Nueva España, Portobelo, Cavallos, Truxillo, Cartagena, Santa Marta, Cabo de la Vela, o cualquiera de la Isla Española y San Juan de Puerto Rico y puerto de Cuba. Se señala igualmente el nombre del cargador “ó por qualquier perfona, ó perfonas, que venga regiftrado en el regiftro de el Rey”. Igualmente se señalan los riesgos contra los cuales se asegura, la renuncia al propio fuero, tanto de la ciudad de Sevilla y de las ciudades Indianas.

4) Póliza que han de firmar los aseguradores de venida de cualquier parte de las Indias<sup>411</sup>

Contiene los mismos requisitos por remisión que la póliza general de venida de las Indias, además de señalar que “el qual riefgo corremos defde el dia, y hora que lo fufodicho fe començo, y començare á cargar defde tierra... hafta el Puerto de las Muelas, que es en esta Ciudad de Sevilla, ó para el Puerto, y Baía de Cadiz”.

408 En *Rec. Ind.*, lib. IX, tít. XXXIX, ley XXXV.

409 *Rec. Ind.*, lib. IX, tít. XXXIX, ley XXXIV.

410 *Rec. Ind.*, lib. IX, tít. XXXIX, ley XXXVII.

411 *Rec. Ind.*, lib. IX, tít. XXXIX, ley LIV.

Las mercancías aseguradas debían ser registradas en el Registro Real,<sup>412</sup> so pena de nulidad de la póliza. Además, debía intervenir un corredor de lonja y registrar la póliza en su registro.<sup>413</sup>

Las *Ordenanzas del Consulado de Burgos* de 1538 fijan igualmente un modelo de póliza general de seguros. La ordenanza posterior de 1572 contiene tres modelos de póliza de seguro, en donde además de la general reformada se incluyen las de casco de nao y la de Indias.<sup>414</sup> Las de 1766 no contienen modelo alguno. Así, tenemos que las pólizas de Burgos son:

### 1) Póliza general<sup>415</sup>

Esta póliza contiene los siguientes requisitos: nombres de las partes contratantes, cantidad asegurada, obligación de pago, tiempo y lugar de pago (término de ocho meses), pena por el retraso en el pago, comienzo y fin del seguro (de tierra a tierra), nombre del buque en el que se cargarán las mercancías, nombres de los maestros del buque, término de dos años para protestar averías, término de cuatro años para el desembolso, escalas del viaje, cargas y descargas, riesgos contra los que se asegura, renuncia al propio fuero y a la ley *si convenerit*. La póliza debía registrarse en el registro de los escribanos del consulado dentro de los cuarenta días siguientes a la fecha en que se elaboró, si se hizo en Burgos; si se hizo fuera, el plazo es de ochenta días.

### 2) Póliza de Indias<sup>416</sup>

Esta póliza es igual a la general, salvo por lo siguiente: en vez de que el seguro corra de tierra a tierra, éste corre desde el día y hora

<sup>412</sup> *Rec. Ind.*, lib. IX, tít. XXXIX, ley XXVI, XXVII, XXVIII y XXXII.

<sup>413</sup> Veitia Linaje, Joseph de, *Norte de la Contratación...*, lib. II, cap. XIX, núms. 2-3, p. 712.

<sup>414</sup> Véase AEDPB 1514, enero, 26. Burgos. *Acuerdo de la Universidad sobre pólizas de seguridad para que se hagan en la forma acostumbrada (se inserta modelo)*. -4h. Olim: leg. 1, at. 5, núm. 2, R. 218. Véase igualmente *Ordenanzas hechas por el Prior y Consules de la Universidad de la contratación desta ciudad de Burgos por S. Magestades confirmadas para en los negocios y cosas tocantes a su juredición y juzgado. 1538; Ordenanzas del Consulado y Casa de Contratación de Burgos, aprobadas por el rey, Felipe II en 1572*; véase también Basas Fernández, Manuel, *El Consulado de Burgos...*, p. 47.

<sup>415</sup> *Ordenanzas del Consulado y Casa de Contratación de Burgos, aprobadas por el rey, Felipe II en 1572*, núm. 43.

<sup>416</sup> *Ordenanzas del Consulado y Casa de Contratación de Burgos, aprobadas por el rey, Felipe II en 1572*, núm. 44.

en que las mercancías son registradas en el registro del rey, el término para el protesto de averías se amplía de dos a tres años y el de desembolso a cinco años.

### 3) Póliza de casco de nao<sup>417</sup>

Esta póliza requiere de lo siguiente: nombres de las partes contratantes, cantidad asegurada, obligación de pago, tiempo y lugar de pago (término de ocho meses), pena por el retraso en el pago, comienzo y fin del seguro desde el día y hora de partida hasta el de destino, nombre del buque del que se asegura casco, artillería y munición, nombres de los maestros del buque, prohibición a mudar el viaje, riesgos contra los que se asegura, renuncia al propio fuero y a la ley *si convenerit*. La póliza se debía asentar en el registro de los secretarios del consulado dentro de los cuarenta días siguientes a la fecha en que se elaboró, si se hizo en Burgos; si se hizo fuera, el plazo es de ochenta días.<sup>418</sup> Esta póliza excluye a las mercaderías.<sup>419</sup>

### C. *Elementos reales: el objeto y el interés del contrato de seguro marítimo*

El objeto asegurado en este contrato es el interés que el asegurado tiene en la conservación de cosas o derechos.<sup>420</sup>

El interés asegurable, que representa un valor económico, puede ser sobre cosas como el buque, las mercancías, víveres, pertrechos, etcétera, o bien sobre derechos, como son los créditos por cantidades dadas a la gruesa. Es esencial que este interés esté sometido a los riesgos de la navegación, para así ser asegurado.<sup>421</sup>

417 *Ordenanzas del Consulado y Casa de Contratación de Burgos, aprobadas por el rey, Felipe II en 1572*, núm. 45.

418 Para el caso de las pólizas elaboradas en Mallorca, véase Pons Pons, Jerònica, *Companyies I mercat assegurador...*, pp. 26-27.

419 Hevia Bolaños, Juan de, *Curia...*, p. 516.

420 Garrigues, Joaquín, *Curso...*, p. 708.

421 Según las *Ordenanzas sobre seguros marítimos, ultimamente dictadas por los magistrados municipales de Barcelona*, en *Libro del Consulado del Mar...*, se podían asegurar todos los navíos, cambios, géneros, mercancías “tanto de vasallos del señor rey como de extranjeros...”, vasallos de ocho partes siete y los extranjeros de cuatro partes tres. Véase cap. I.

El seguro puede ser, desde el punto de vista del valor objetivo asegurado, sobre el buque, sobre mercancías, sobre cantidades dadas a la gruesa, sobre el patrimonio, y aquellos seguros con indeterminación del objeto asegurado que son el seguro *in quovis vassello* y el seguro con póliza flotante. Los fletes, la artillería y los aparejos de la nao no podían ser objeto del seguro por disposición expresa de la ley.<sup>422</sup>

#### a. Seguros con determinación del objeto

1. *Seguro sobre el buque.* El seguro sobre el buque excluye los fletes, la artillería y los aparejos de la misma,<sup>423</sup> limitándose al casco el objeto del seguro. El límite a asegurar eran las dos terceras partes del valor del casco<sup>424</sup> en los viajes de ida a las Indias; en los de venida se asegurarían por lo que el prior y cónsules autorizaren, hasta que en 1765 se permitió asegurar por el valor íntegro del buque.<sup>425</sup> Este seguro se debía hacer en póliza aparte y nunca conjuntamente con las mercancías.<sup>426</sup>

2. *Sobre mercancías.* El seguro puede abarcar las mercancías comprendidas en un determinado contrato de transporte o todas las que constituyan el cargamento de la nave. Es la modalidad de seguro más frecuente y probablemente el más antiguo.<sup>427</sup> Cuando la póliza de seguro establecía que su objeto eran las mercaderías, sin especificar cuáles, se debía entender “todo género de mercaderías; excepto beftias, y esclavos; cafcos, y aparejos, fletes, y artillería de Naos...”<sup>428</sup> si lo asegurado eran esclavos o bestias se debía especificar en la póliza, y en el caso de que alguna bestia tuviera que ser arrojada al mar, el asegurador correría con la pérdida.<sup>429</sup>

422 *Rec. Ind.*, lib. IX, tít. XXXIX, ley V. El seguro sobre fletes se utilizará a partir del *Código de Comercio Español de 1829* para que el naviero complete la garantía que el seguro sobre el buque le ofrece.

423 *Rec. Ind.*, lib. IX, tít. XXXIX, ley V. El seguro sobre fletes se utilizará a partir del *Código de Comercio Español de 1829* para que el naviero complete la garantía que el seguro sobre el buque le ofrece.

424 Haring, Clarence H., *Comercio y navegación...*, p. 357. Carrasco González, Ma. Guadalupe, *Los instrumentos...*, p. 175. *Ordenanzas de la Casa de Contratación de Sevilla de 1556*, núm. 162.

425 Céspedes del Castillo, Guillermo, “Seguros marítimos...”, p. 89.

426 *Rec. Ind.*, lib. IX, tít. XXXIX, ley V.

427 García y Sanz, Arcadio, “El seguro marítimo...”, p. 466.

428 *Rec. Ind.*, lib. IX, tít. XXXIX, ley XXXVI.

429 *Rec. Ind.*, lib. IX, tít. XXXIX, ley XXXI y XXXXVI.

En cuanto al costo y valor de las mercancías aseguradas, se debía aceptar lo dicho por el cargador bajo juramento, sin mayores averiguaciones.<sup>430</sup>

3. *Seguro sobre cantidades dadas a la gruesa.* Recordemos que una de las características del contrato de préstamo a la gruesa es que su devolución depende del feliz arribo al puerto de destino por los bienes sobre los que se hace el préstamo, en donde el acreedor corre un riesgo que es susceptible de ser asegurado, el de que no se le reintegre el capital que prestó. Aquí el asegurador toma a su cargo los riesgos que corre el acreedor en el préstamo a la gruesa.<sup>431</sup>

*b. Seguros con indeterminación del objeto asegurado*

1. *In quovis.* Es el seguro de un cargamento sin determinar el buque en el que será embarcado, permitiendo el trasvase de mercancías de un buque a otro. Este seguro es una modalidad asegurativa muy antigua, documentada para el caso de Barcelona desde 1399.<sup>432</sup>

2. *Flotante.* en este seguro tanto las mercancías como el buque están indeterminados y se utiliza para asegurar las mercancías embarcadas durante un periodo de tiempo o en un viaje determinado y hasta el límite de una suma determinada. Asimismo, es una modalidad contractual de gran antigüedad, conocida en Barcelona desde 1428.<sup>433</sup> La ventaja de esta póliza consistía en la posibilidad de que los comerciantes tuvieran varios cargamentos en la Carrera asegurados sin los gastos y pérdida de tiempo que implicaría hacer un contrato de seguro para cada una de ellas.

3. *El riesgo en el contrato de seguro y su cobertura*

El riesgo marítimo, según Joaquín Garrigues, es la posibilidad de que por azar ocurra un siniestro ocasionado por las operaciones propias o complementarias de la expedición marítima.<sup>434</sup> *La Recopilación de*

430 *Rec. Ind.*, lib. IX, tít. XXXIX, ley XXXXI.

431 Garrigues, Joaquín, *Curso...*, p. 712.

432 García y Sanz, Arcadio, "El seguro marítimo...", p. 466.

433 *Ibidem*.

434 Garrigues, Joaquín, *Curso...*, p. 714.

*Indias* establecía que el riesgo debía entenderse de mar, viento, fuego, enemigos, amigos y otro cualquier caso, exceptuándose baratería del patrón o mancamiento de la mercancía, los propios de la ruta de Cabo Verde si no se pactaba expresamente en la póliza y la avería de daño o falta en la cosa asegurada.<sup>435</sup> Las *Ordenanzas de Burgos* de 1538 establecían como riesgos a cubrir los de mar, viento, fuego, represalias y detenciones de rey, señor o señores, y de comunidades y cualquier persona o personas, amigos y enemigos.<sup>436</sup> Las *Ordenanzas* de 1572 establecen en la *póliza general* que el riesgo era el de mar, viento, fuego, amigos, enemigos, represalias, baratería del patrón, detenimiento de reyes y señores o de cualquier otra persona o personas, de cualquier estado o condición que sean.<sup>437</sup>

Ortega y Cotes señalaba que para los casos, riesgos y peligros, se debía atender a la redacción de la póliza, “y efte es el punto critico, que produce la vafra materia de excepciones, con que intentan los affeguradores fe les decláre libres de fu obligacion”.<sup>438</sup>

En principio, el asegurador corría el riesgo de la cosa desde el día en que fue convenido que la nao se hiciese a la vela, o bien desde que lo hiciera efectivamente, hasta el puerto de destino.<sup>439</sup> La duración del riesgo dependerá de si el seguro se pactó por viaje determinado o por plazo determinado. En el primer caso la duración del riesgo equivale al de la carrera, que en el seguro de buques corre desde el día y hora en que se hace a la vela hasta las veinticuatro horas siguientes a haber echado el ancla en el puerto de destino; en el seguro de mercancías el riesgo corre desde que se empiezan a cargar en el muelle de partida hasta su descarga en el muelle de consignación. En el seguro por plazo determinado el seguro cubre una serie de viajes sin límite de duración preestablecido.<sup>440</sup>

Existían ciertos casos de exclusión del riesgo, mismos que se sujetaban a la voluntad de las partes al momento de contratar el seguro

435 *Rec. Ind.*, lib. IX, tít. XXXIX, leyes XX, XXXX y XXXXII.

436 *Ordenanzas hechas por el Prior y Consules de la Universidad de la contratación desta ciudad de Burgos por S. Magestades confirmadas para en los negocios y cosas tocantes a su jurededion y juzgado*, 1538; fol. XXXVI.

437 *Ordenanzas del Consulado y Casa de Contratación de Burgos, aprobadas por el rey, Felipe II en 1572*, fol. 30.

438 Ortega y Cotes, Ignacio Joseph de, *Questiones del derecho público...*, p. 137.

439 Hevia Bolaños, Juan de, *Curia...*, p. 517.

440 Céspedes del Castillo, Guillermo, “Seguros marítimos...”, p. 90.



respectivo. Se solía excluir por baratería del patrón, por actos propios del asegurado, por cualidades o vicios propios de las cosas aseguradas y los riesgos atribuibles a los efectos nocivos de la demora sobre las mercancías.<sup>441</sup>

#### 4. *La prima*

Elemento esencial del seguro marítimo y obligación más importante del asegurado es la de pagar la prima al asegurador.<sup>442</sup> El precio de las primas se fijaba tomando en consideración el monto de la suma asegurada, que era la considerada adecuada para la reparación del posible daño, el itinerario a seguir por el navío y el modelo del mismo, tomando en consideración evidentemente el riesgo a correr por los bienes a asegurar.<sup>443</sup>

Las *Ordenanzas de Burgos* de 1538 permitían la fijación del monto de la prima a la consideración de las partes. Ordenaban igualmente que en los seguros contratados desde el primero de octubre hasta el fin de abril, el pago de la prima se debía hacer en la feria de mayo siguiente en Medina del Campo. Los seguros contratados desde el primero de mayo hasta el fin de septiembre se pagarían en la feria de octubre siguiente.<sup>444</sup> Las posteriores ordenanzas de 1572 establecían que correspondía al prior y a los cónsules la determinación del monto de la prima, para evitar abusos entre las partes. El tiempo del pago sería durante las ferias de mayo u octubre, fijando el doble como pena en el caso de falta de pago de la misma.<sup>445</sup>

Las *Ordenanzas del Consulado de Sevilla* de 1556 establecían que el pago de la prima se debía pagar por el asegurador de contado o bien dentro de los tres meses siguientes a la firma, sin el cual, el asegurador

441 García y Sanz, Arcadio, "El seguro marítimo...", pp. 475-478.

442 García y Sanz, Arcadio y María Teresa Ferrer I Mallol, *Assegurances i canvis marítim s...*, p. 227.

443 Las *Ordenanzas sobre seguros marítimos, últimamente dictadas por los magistrados municipales de Barcelona*, en *Libro del Consulado del Mar...*, establecían que el beneficio de los aseguradores debía ir en proporción al riesgo que fueran a correr, cap. 5.

444 *Ordenanzas del Consulado de Burgos* de 1538, fols. XXXVII y XXXIX.

445 *Ordenanzas del Consulado de Burgos* de 1572, núms. 43 y 48.

quedaba libre de su obligación.<sup>446</sup> En el caso de cancelación total o parcial del seguro, el asegurado debía pagarle al asegurador 0.5% de todo lo que estando originalmente asegurado se retiraba de la cobertura del mismo.<sup>447</sup>

## 5. *La suma asegurada*

Como ya se mencionó, la suma asegurada es aquella que el asegurado considera suficiente para reparar los daños que podría sufrir en caso de siniestro. La suma asegurada debía asentarse en la póliza de seguro, al menos en las que se regían por las *Ordenanzas del Consulado de Burgos*,<sup>448</sup> así como en los registros que debían llevar los corredores.<sup>449</sup>

La suma asegurada debía en principio corresponder al valor de los bienes asegurados, aunque podía presentarse lo que Céspedes del Castillo llama el infraseguro o aseguramiento de una suma menor al interés asegurado, el sobreseguro, cuando la suma asegurada es mayor al interés asegurado, caso en el cual los aseguradores postreros quedaban fuera de la póliza cobrando su 0.5% que les corresponde;<sup>450</sup> y el seguro doble, cuando el asegurado contrataba varios seguros con diversos aseguradores sobre el mismo interés y riesgo.<sup>451</sup>

## 6. *Los derechos de las partes contratantes*

Los derechos del asegurador y del asegurado consistían en lo siguiente:

### 1. Derechos del asegurador.

<sup>446</sup> *Ordenanzas del Consulado de Sevilla* de 1556, núm. 37. *Rec. Ind.*, lib. IX, tít. XXXIX, ley XI.

<sup>447</sup> *Ordenanzas del Consulado de Sevilla* de 1556, núms. 39 y 54. *Rec. Ind.*, lib. IX, tít. XXXIX, ley XIII.

<sup>448</sup> En las de Sevilla y que aparecen en la *Rec. Ind.* no se contiene dicha mención.

<sup>449</sup> *Rec. Ind.*, lib. IX, tít. XXXIX, ley II.

<sup>450</sup> *Rec. Ind.*, lib. IX, tít. XXXIX, ley XV.

<sup>451</sup> Céspedes del Castillo, Guillermo, "Seguros marítimos...", pp. 91-92.

a. Cobro de la prima, que es obligación básica del asegurado, y que se le cobra a aquel que contrata el seguro, aunque no actúe en nombre propio. El cobro se hace una sola vez y se entendía que no puede modificarse su monto por sucesos supervinientes.<sup>452</sup>

## 2. Derechos del asegurado.

- a. Cobro de la suma asegurada en caso de siniestro, “causa y razón de ser del mismo contrato”<sup>453</sup> siempre que este signifique un daño patrimonial, debiendo tomarse en consideración las excepciones al riesgo ya señaladas. El asegurado, como primer interesado, debía notificar al asegurador del siniestro y probar el daño sufrido. El asegurado podía utilizar alguno de los dos mecanismos para exigir el pago de dicha suma, que son la acción de avería y la acción de abandono.
- b. Intervenir en las cosas aseguradas y de llevar a cabo gastos para su salvamento en caso de siniestro, con la correspondiente obligación de los aseguradores de contribuir al gasto en proporción a la suma asegurada.<sup>454</sup>

## 7. *Las acciones en el seguro marítimo*

Como acabamos de señalar, las dos acciones con que cuenta el asegurado para el cobro de la suma asegurada son la de avería y la de abandono.

### a. *Acción de Avería*

Ésta se utilizaba para determinar el daño realmente sufrido por el asegurado. Mediante ésta, el asegurador fijaba la cuantía del daño y la cantidad que el asegurado tenía derecho a percibir.

La cuantía del daño podía resultar de la pérdida total o parcial del interés asegurado, o bien de los gastos en que el asegurado haya tenido que incurrir a causa del siniestro.

Si la pérdida era total, la cuantía del daño equivalía al valor de los bienes o del casco de la nave, mismo que se solía pactar en la póliza

452 *Rec. Ind.*, lib. IX, tít. XXXIX, ley LII.

453 García y Sanz, Arcadio, “El seguro marítimo...”, p. 487.

454 *Ibidem*.

de seguro. Para probar la existencia de la cosa previamente al siniestro y el valor de la misma, el asegurado podía utilizar la manifestación hecha ante el escribano de registros en las Indias,<sup>455</sup> cuya falta eximía al asegurador de correr el riesgo sobre las mercancías. Si el riesgo corría antes de realizarse el registro, el libro del escribano que intervino en la contratación del seguro servía como prueba, “y con él, y el juramento de el Cargador fe puedan cobrar, como fi eftuvieren regiftradas, y fi faltare el libro del efcrivano, lo haya de probar con teftigos”.<sup>456</sup> De cualquier manera, recordemos que para la prueba del costo y valor de las mercancías aseguradas se debía atender a la simple declaración del cargador.<sup>457</sup>

En caso de pérdida parcial, era necesario conocer el monto de las mercancías perdidas, y en el caso de la “avería gruesa de echazón”<sup>458</sup> determinar el monto que le correspondió para ser cubierta por el asegurador.<sup>459</sup> Las *Ordenanzas del Consulado de Sevilla* de 1556 establecían que

quuando algun riefgo huviere fobre qualquier cofa que fe aya echado al mar por beneficio de todos, o fi fe defcargare de la nao para poder paffar algunos baxos de efte rio, o de otra qualquier parte, y en efto huviera algun riefgo, fea y fe entienda que es averia grueeffa, y que han de pagar la nao y el flete, y todas las mercaderias que lleva dentro, con tanto que no aya fido la ocañon forçofoa, y no tenga en ello culpa el maeftre.<sup>460</sup>

En el caso de los gastos incurridos por el asegurado, éste tiene derecho a exigir su reembolso por el asegurador en la parte que corresponda de acuerdo con la suma asegurada y con la pérdida sufrida, de ahí que en la póliza general para asegurar los cascos de los navíos se señala que los aseguradores pagarán “la parte del daño recebido nos cupiere pagar”.<sup>461</sup>

455 *Rec. Ind.*, lib. IX, tít. XXXIX, ley XXVII.

456 *Rec. Ind.*, lib. IX, tít. XXXIX, ley XXXVIII.

457 *Rec. Ind.*, lib. IX, tít. XXXIX, ley XXXXI.

458 Que en el caso de las *Ordenanzas del Consulado de Burgos* de 1538 se tratan en los núms. XXXVII y 38 de las *Ordenanzas* de 1572. Véase Basas Fernández, Manuel, *El Consulado de Burgo s...*, p. 170.

459 *Rec. Ind.*, lib. IX, tít. XXXIX, ley XX.

460 *Ordenanzas del Consulado de Sevilla* de 1556, núm. 36.

461 *Rec. Ind.*, lib. IX, tít. XXXIX, ley LVI.

La acción de avería y cobro debe ejercerse dentro de los seis meses posteriores a la fecha de la firma de la póliza hasta pasados cuatro años, de acuerdo con los plazos fijados en la *Recopilación de Leyes de Indias*, a saber:

1. Dos años contados a partir de la firma para que el cargador o dueño notifique a los aseguradores de la pérdida o avería en el viaje de ida y vuelta.
2. Dos años a partir de la notificación anterior para presentar los recaudos para el cobro.<sup>462</sup>

b. *Acción de abandono o dexación*

Ésta se originó aparentemente a finales del siglo XV, “por un uso mercantil, que en los casos de siniestros claros, tendía a simplificar las condiciones de ejercicio por el asegurado de su derecho a la indemnización...”,<sup>463</sup> ya que exime de la obligación al asegurado de probar el daño.

Consiste en que el asegurado deje lo que resta de las cosas aseguradas y de todos los derechos que tiene sobre ellas al asegurador, con la carga de pagar la suma asegurada en su totalidad en el plazo, lugar y forma correspondientes.<sup>464</sup> *Dexación* y abandono se diferencian en que la primera resultaba en un pago provisional que los aseguradores hacían al asegurado hasta tener la certeza de la pérdida del bien asegurado; el abandono, por el contrario, supone la transferencia de la propiedad del bien asegurado al asegurador.<sup>465</sup>

La *dexación* se concedía por la *Recopilación de Indias* y en las *Ordenanzas del Consulado de Sevilla*<sup>466</sup> en los siguientes casos:

1. Cuando transcurrido un año y medio desde su partida y carga, no se tuviere noticias de alguna nao que haya salido en viaje de ida o de venida a las Indias.<sup>467</sup>

<sup>462</sup> *Rec. Ind.*, lib. IX, tít. XXXIX, ley XVIII. *Ordenanzas del Consulado de Sevilla* de 1556, núm. 44.

<sup>463</sup> García y Sanz, Arcadio, “El seguro marítimo...”, p. 491.

<sup>464</sup> Ros Biosca, José María, *Código de Comercio...*, p. 268.

<sup>465</sup> Véase Carrasco González, Ma. Guadalupe, *Los instrumentos...*, p. 174, en una cita que hace de Manuel Basas Fernández.

<sup>466</sup> Véase también las *Ordenanzas del Consulado de Burgo*s de 1572, núms. 64 y 65.

<sup>467</sup> *Rec. Ind.*, lib. IX, tít. XXXIX, ley VIII. *Ordenanzas del Consulado de Sevilla* de 1556, núm. 34.

2. Cuando había pérdida o naufragio de la nave o descarga de las mercaderías por no estar la nave en condiciones para navegar (en este caso el oro y la plata no pueden abandonarse).<sup>468</sup> Se entendía que una nave no estaba en condiciones para navegar cuando “fe haze dexacion ante la Iufticia, y diere licencia para defcargarla, y verdaderamête fe defcargare, quedando alli la mercaderia, fin bolverfe a cargar en la mifma Nao”.<sup>469</sup>

Se declaraba además, que cuando alguna persona o personas se aseguraban en nombre de otro a cuyo riesgo corre lo asegurado, éstos podían cobrar y ejercer la acción de abandono sin necesidad de contar con poder para ello.<sup>470</sup>

## 8. *Nulidad y rescisión*

De acuerdo con Céspedes del Castillo existen diversas causas de nulidad del contrato de seguro marítimo, que son:

De rescisión, se puede solicitar por el asegurado en cualquier momento, debiendo pagar 0.5% al asegurador del monto de los bienes que sustrajo del seguro. En el caso del asegurador, cuando el asegurado no efectúe el pago de la prima correspondiente en tiempo.

En cuanto a la nulidad, ésta opera:

- a. Cuando el asegurado sabe de la pérdida de la nao y aún así contrata el seguro, existiendo la presunción de que el asegurador sabía del siniestro.<sup>471</sup>
- b. Cuando sean asegurados los fletes, la artillería o los aparejos de la nave.<sup>472</sup>
- c. Por cambio de la ruta establecida en la póliza.

<sup>468</sup> *Rec. Ind.*, lib. IX, tít. XXXIX, ley XXIX. *Ordenanzas del Consulado de Sevilla* de 1556, núm. 55.

<sup>469</sup> *Rec. Ind.*, lib. IX, tít. XXXIX, ley XXX. *Ordenanzas del Consulado de Sevilla* de 1556, núm. 56.

<sup>470</sup> *Rec. Ind.*, lib. IX, tít. XXXIX, ley LVII. *Ordenanzas del Consulado de Sevilla* de 1556, fol. 85v.

<sup>471</sup> *Rec. Ind.*, lib. IX, tít. XXXIX, ley VIII. *Ordenanzas del Consulado de Sevilla* de 1556, núm. 33.

<sup>472</sup> *Rec. Ind.*, lib. IX, tít. XXXIX, ley V. *Ordenanzas del Consulado de Sevilla* de 1556, núm. 32; *Ordenanzas del Consulado de Burgos* de 1538, fol. XXXVIIIv.

- d. Cuando no se corra el riesgo dentro de los dos años posteriores a la firma de la póliza.<sup>473</sup>
- e. Cuando el casco del navío se halle afectado por un préstamo a la gruesa ventura y se asegure por el total, deberá ajustarse.<sup>474</sup>
- f. Cuando se asegura por una cantidad mayor al valor de la mercancía, quedan anulados los seguros de los aseguradores postreros.<sup>475</sup>
- g. Cuando la póliza no se redactaba por escrito.<sup>476</sup>
- h. Cuando la póliza no sea registrada en el Registro Real.<sup>477</sup>
- i. Cuando la póliza se hiciera sobre oro, plata u otras mercancías y cosas descaminadas<sup>478</sup> que estuviesen fuera de registro.<sup>479</sup>

## 9. *El seguro marítimo en las Ordenanzas de Bilbao*

Las *Ordenanzas de Bilbao* tratan de los seguros marítimos en el capítulo veintidós de las mismas, que veremos a continuación.

### A. *Requisitos de forma*

Las *Ordenanzas de Bilbao* inician el capítulo referente a seguros marítimos definiendo al mismo como “tomar á su cargo los aseguradores el riesgo, daños y contingencias en casos fortuitos”, entendiendo por tales en lo que mira al mar, los naufragios, las averías, las echazones, las presas de enemigos, las retenciones de príncipes, la batería de patrón

<sup>473</sup> *Rec. Ind.*, lib. IX, tít. XXXIX, ley XVII. *Ordenanzas del Consulado de Sevilla* de 1556, núm. 43.

<sup>474</sup> *Rec. Ind.*, lib. IX, tít. XXXIX, ley V. *Ordenanzas del Consulado de Sevilla* de 1556, núm. 32.

<sup>475</sup> *Rec. Ind.*, lib. IX, tít. XXXIX, ley XIX. *Ordenanzas del Consulado de Sevilla* de 1556, núm. 45.

<sup>476</sup> *Rec. Ind.*, lib. IX, tít. XXXIX, ley XXXIII. *Ordenanzas del Consulado de Sevilla* de 1556, núm. 60; *Ordenanzas del Consulado de Burgos* de 1538, fol. XXXVI; *Ordenanzas del Consulado de Burgos* de 1572, núms. 43 y 46.

<sup>477</sup> *Rec. Ind.*, lib. IX, tít. XXXIX, ley XXXII. *Ordenanzas del Consulado de Sevilla* de 1556, núm. 58; *Ordenanzas del Consulado de Burgos* de 1572, núm. 43, debiendo registrar la póliza en el registro de los escrivanos de la Universidad.

<sup>478</sup> Hevia Bolaños, Juan de, *Curia...*, p. 516.

<sup>479</sup> *Ordenanzas del Consulado de Burgos* de 1538, fol. XXXVIIIv; *Ordenanzas del Consulado de Burgos* de 1572, núm. 53. Esta medida se adoptó como medio para combatir el contrabando.

y marineros, los incendios y “otras adversas fortunas que pueden acaecer pensada ó impensadamente á las mercaderías y otras cosas”. Cuando se actualiza alguno de los mencionados riesgos, el asegurador quedaba obligado a pagar al asegurado las cantidades que se señalaren en las pólizas.

Las pólizas de seguro se debían hacer ante escribano, o bien entre los mismos asegurados y aseguradores,<sup>480</sup> con la intervención de corredor o sin ella, “como mejor les pareciere”. Las pólizas habían de contener:

- 1) Nombres, apellidos y vecindad del asegurador o aseguradores y asegurado.
- 2) El valor de las mercaderías y cosas aseguradas. En caso de seguros sobre el navío, se establecía que “en la póliza que de este seguro se dispusiere, se haya de expresar el importe del navío, en que conformándose el asegurador, no podrá, en caso de desgracia, intentar pleito, ni escusarse á la paga de las cuatro quintas partes que se hubieren asegurado.”<sup>481</sup>
- 3) Si se hacía de propia cuenta del asegurado o de comisión.
- 4) Los nombres del navío, capitán, o maestro.
- 5) El lugar o puerto donde las mercaderías o cosas aseguradas se embarquen.
- 6) El puerto de salida y el de destino para su descarga.
- 7) En caso de ser necesario hacer escalas, los nombres de los puertos donde deba hacerlas.
- 8) La fecha de la póliza, señalando día y hora.
- 9) Desde cuando ha de empezar a correr el riesgo y cuándo acabará en el puerto de su destino.
- 10) La cantidad o cantidades que cada asegurador toma a su cargo, expresándolas sobre su firma.

<sup>480</sup> Las ordenanzas establecían que “Las pólizas de seguros que se hicieren entre las partes o por medio de corredor han de tener la misma fuerza y validacion que las otorgadas ante escribano, por instrumento publico, y se les ha de dar igual fe y crédito para que se cumplan, guarden y ejecuten, aunque les falten alguna ó algunas fuerzas ó cláusulas instrumentales que por los escribanos se deben poner; y para evitar ignorancia, y que todos sepan el modo de correr en estos casos...”, *Ordenanzas de Bilbao*, cap. XXII, art. 2.

<sup>481</sup> *Idem*, art. 10.



- 11) El premio que, según convenio, se hubiere de pagar por el asegurado, con el señalamiento de la manera en que se recibió.
- 12) La obligación que ha de hacer el asegurador al asegurado de pagar en caso de desgracia todos los daños que sobrevengan a lo asegurado.
- 13) El plazo para el pago del monto del seguro.
- 14) La sumisión expresa al juzgado del Consulado de Bilbao y de “estar y pasar por el contenido de esta Ordenanza, sin que, por ningún pretexto, se use de someterse á otras de estos reinos, ni de los extraños”.<sup>482</sup>
- 15) En caso de que un comerciante tuviera mercancías en Indias o en dominios extranjeros, sin que supiera con seguridad los nombres de las naves en que se fueran a cargar, los maestros ni el tiempo en que vayan a salir, deberá manifestar al asegurador esta circunstancia para que de considerarlo necesario se disponga de póliza condicional que deberá tener la misma fuerza y validez que las comunes, y en caso de desgracia el asegurado quedaba obligado a manifestarlo al asegurador, así como demostrar el haber embarcado los bienes asegurados en el navío que la hubiere padecido.
- 16) Cuando se pretendiera asegurar el valor del navío y su carga, o parte de ella, y no se tuviera un destino determinado para su venta, el asegurado debía informar al asegurador a efectos de fijar la prima, expresando en la póliza todas las circunstancias.<sup>483</sup>

Cuando se pretendía asegurar mercancías por persona que estuviera en compañía con otra u otras personas, se debía entender que el seguro era únicamente de cuenta particular del asegurado. Cuando se quisiera hacer seguro por cuenta común de la misma compañía, se debía expresar con claridad en la póliza.

En los seguros de navío o mercancía de viaje redondo de ida, estada y vuelta, se debía distinguir en la póliza qué premio corresponde al riesgo de ida para que de no poder efectuarse la vuelta, se pueda obligar al asegurador a la restitución del premio correspondiente, con la baja de 0.5% de la cantidad que importare la parte que se anulare.<sup>484</sup>

482 *Idem*, art. 1.

483 *Idem*, arts. 3-4.

484 *Idem*, arts. 5-6.

## B. *Bienes que pueden ser asegurados y su valuación*

Ninguna persona por sí o en nombre de otra podía asegurar

más cantidad que la que efectivamente importaren las mercaderías ó cosas aseguradas, sus derechos, gastos hasta bordo y premios de seguros; pena de nulidad de tal seguro, entendiéndose que el asegurado deberá en el todo correr el riesgo de diez por ciento, y solo podrá asegurar los noventa por ciento restantes.<sup>485</sup>

Se podía asegurar el todo, a menos que el asegurado-duño navegara con sus mercaderías en el navío, caso en el cual habría de correr el riesgo del diez por ciento, so pena de nulidad. Si alguno hacía asegurar más cantidad de la que verdaderamente tenía en el navío, o para embarcar en él, y después naufragaba, el asegurador quedaba exento tanto de pagar más cantidad que aquella que el asegurado comprobaba tenía embarcada, como de devolver prima alguna que por razón del seguro hubiera recibido.<sup>486</sup>

En los negocios y comercio con las Indias se permitía asegurar para la vuelta, además del interés principal que tuviere el asegurado, hasta un 25% por vía de ganancias, declarando el asegurado al asegurador que el aumento es por las ganancias que espera conseguir, expresándolo en la póliza. Si el seguro se hacía sobre el navío, aparejos, apresto y gastos hasta la salida del puerto, el dueño debía correr el riesgo de la quinta parte de su valor, sin que por convenio entre las partes pueda alterarse esta disposición “aunque la renuncien y quieran ir contra ella, pues ha de ser nulo y de ningún valor ni efecto el seguro por lo respectivo á lo que se excediere”.<sup>487</sup>

Todo navegante o pasajero podía hacer asegurar la libertad de sus personas, caso en el cual las pólizas debían contener: el nombre, país, edad y calidad del asegurado, así como sus señas y demás circunstancias, el nombre del navío, surgidero donde se halle y el nombre del puerto de destino; la cantidad que se ha de pagar en caso de presa o cautiverio, así para el rescate, como para el gasto del retorno; a quién se ha de entregar el dinero y bajo qué pena; el término en que se deberá hacer

485 *Idem*, art. 7.

486 *Idem*, art. 15.

487 *Idem*, art. 8.

el rescate, por qué medio y a cuidado de qué persona habría de quedar su solicitud. Si una vez que el asegurador cumplía con la remisión del dinero asegurado para la libertad del cautivo o preso, éste fallecía antes de obtener su libertad, el recobro del dinero desembolsado y remitido sería de su cuenta y riesgo.<sup>488</sup>

### C. *Obligaciones de las partes*

Las obligaciones de las partes eran básicamente las mismas que las consignadas para los seguros pactados de acuerdo con las *Ordenanzas del Consulado de Sevilla*. Es decir, el pago de la prima por parte del asegurado y el pago de la suma asegurada por parte del asegurador.

Asegurador y asegurado debían manifestar a la persona que interviniera en la firma de la póliza y determinación de la prima, las noticias buenas o malas que tuvieran del navío y carga.<sup>489</sup> Los aseguradores estaban obligados a pagar a los asegurados las cantidades que les correspondieran de los daños o pérdidas sufridas en los bienes asegurados hasta la entrega de ellas en el puerto de destino, dentro de los treinta días siguientes contados desde la justificación del daño, a menos que en la póliza del seguro se pactara un tiempo determinado para dicha paga. En caso de arribada en que hubiera avería gruesa, y por ella hayan pagado los aseguradores lo que les correspondió y continuando la navegación sucedieran otras, y antes de llegar al puerto de su destino se perdieren así navío y mercancías, los aseguradores quedaban obligados al pago de las cantidades aseguradas, sin descuento alguno respecto de los pagos hechos de averías gruesas previos a la pérdida total.<sup>490</sup> Se podía pactar por el asegurador y asegurado un descuento en el pago de la suma asegurada, pero a falta de éste, el asegurador debía pagar el total acordado.<sup>491</sup>

Cuando se hacían seguros sobre mercancías por su naturaleza corruptibles, y otras que con el tiempo o durante el viaje se dañan, merman o cueflan por sí mismas, los daños no corrían de cuenta del asegurador.<sup>492</sup>

488 *Idem*, arts. 13-14.

489 *Idem*, art. 28.

490 *Idem*, arts. 45-46.

491 *Idem*, art. 48.

492 *Idem*, art. 18.

El asegurador estaba obligado a correr los riesgos de las pérdidas y daños que sucedieren a lo asegurado por quebramiento del navío, mal calafateo, ratones, falta de aparejos, naufragios, varamentos, abordajes, cambios de ruta o de navío, echazones, lo que consumiere el fuego, lo que se apresare y pillare, detenciones de príncipes, declaración de guerra, represalias, baratería de patrón y marineros; y por otros casos fortuitos, pensados, que pudieran acaecer.<sup>493</sup> Igualmente, se podían asegurar los riesgos de tierra, como la cobranza de cantidades fiadas, procedimientos de conductores de mercancías y otros que puedan presentarse en el comercio terrestre.<sup>494</sup>

Cuando el seguro se hacía sobre navío o aparejos por tiempo limitado, sin asignación de viaje, ni de puertos, el asegurador quedaba libre de los riesgos el día en que se cumpliese el tiempo expresado en la póliza.<sup>495</sup>

El asegurado debía solicitar al asegurador el importe de la pérdida y daños de las cosas aseguradas dentro de un año, contado desde el día en que tuvo la noticia de la pérdida o recibió las cosas averiadas. Agotado el plazo, el asegurador quedaba libre de su obligación de pago, dada la negligencia del asegurado.<sup>496</sup> Igualmente, siempre que el asegurado tuviera noticia de arribada de navío, avería, muerte del capitán, o de cualquier otra desgracia acaecida a lo que estuviera asegurado, debía notificarla al asegurador o aseguradores “siendo estos de esta villa de Bilbao, luego que tenga dicha noticia, y siendo de fuera de ella, avisará sin perder correo al que de su orden hubiere hecho el seguro, para que lo participe a los mismos aseguradores”.<sup>497</sup>

Si los daños sufridos por los navíos, las mercancías y demás bienes asegurados no excedían de 3% de su valor, el asegurado no podía demandar al asegurador pago alguno, y cuando los daños fueren en lanas o aninos asegurados debían llegar al 10% para que el asegurador estuviera obligado al saneamiento, a menos que en la póliza del seguro se pactara otra cosa.<sup>498</sup>

493 *Idem*, art. 19.

494 *Idem*, art. 44.

495 *Idem*, art. 24.

496 *Idem*, art. 47.

497 *Idem*, art. 29.

498 *Idem*, art. 49.

En caso de apresamiento de un navío asegurado, el que contrató la póliza podía rescatar sus bienes, sin aguardar a recibir la orden de los aseguradores, quedando a la elección de ellos el tomar de su cuenta las cosas aseguradas, a proporción de lo asegurado por cada uno, pagando al asegurado las cantidades que aseguraron, y el costo de su rescate.<sup>499</sup> Si no convinieren dichos aseguradores en tomar de su cuenta las cosas aseguradas que se rescatasen, además de la paga del rescate debían correr el mismo riesgo del seguro hasta el cumplimiento y paradero de su destino.

Si algún navío fuese incapaz de navegar por retención de príncipe, o defecto del casco, y que las mercancías aseguradas no estuvieran comprendidas, el asegurado, por sí o por otras personas podía transbordarlas a otras embarcaciones, sin que por ello queden libres los aseguradores de los riesgos a que se obligaron por la póliza hecha sobre la primera embarcación, inclusive, deben pagar al asegurado todos los gastos que se causaren en la descarga y mudanza de ellas.<sup>500</sup>

Se permitía el reaseguro tanto por parte del asegurador respecto de las cantidades que pactó, como del asegurado respecto de las primas pagadas como de las contingencias en la cobranza de los primeros aseguradores.<sup>501</sup>

#### D. *Abandono de los bienes asegurados*

El abandono podía proceder en los siguientes casos:

- 1) Cuando se presentaba la pérdida o desgracia de la cosa asegurada.
- 2) En caso de apresamiento, naufragio, quebrantamiento o varamiento de navío, embargo de príncipe o pérdida entera de la cosa asegurada, otros daños se reputaban como avería, la cual debía arreglarse entre los aseguradores y asegurados, prorrateándola según los intereses que tuvieren.<sup>502</sup>

499 Véase sobre el punto a Ortega y Cotes, Ignacio Josep de, *Questiones del derecho público...*, p. 140.

500 *Ordenanzas del Consulado de Bilbao*, arts. 41-42.

501 *Idem*, art. 43.

502 *Idem*, art. 31.

3) Cuando el asegurado tuviera noticia por instrumento justificativo de que el navío no está en condiciones para navegar, o bien que las mercancías están dañadas en su mayor parte.<sup>503</sup>

4) Cuando no se tenía en el puerto de destino, noticia del paradero de un navío asegurado durante el término de un año contado desde el día en que salió del puerto de origen, podía el asegurado hacer su abandono, y pedir al asegurador el importe de las cosas aseguradas que le debían pagar llana y puntualmente. Cuando la navegación fuera a puertos de las Indias y otras regiones igualmente remotas, el abandono y pago de lo asegurado se debía hacer y pedir dentro de los dos años contados desde el día en que el navío inició la travesía.<sup>504</sup>

Salvo pacto expreso con los aseguradores, los asegurados tenían la obligación de presentar los documentos justificativos de la carga y de la posterior pérdida de las mercaderías aseguradas y abandonadas, después del abandono de ellas, y antes de solicitar el pago. El abandono se debía ejecutar sin la menor dilación, y en el tribunal del Consulado de Bilbao. Éste les notificaría a los aseguradores por la vía judicial si se encontraban en la localidad para que acudieran o nombraren persona que por ellos asista al recobro. Si los aseguradores eran de fuera, el asegurado en su representación y con autoridad de prior y cónsules, debía cuidar, recuperar y beneficiar lo abandonado, sin perjuicio del abandono hecho, y del derecho que tendrá en uno y otro caso de recurrir contra los aseguradores para que le paguen los daños, gastos y demás. Tampoco se permitía el abandono de una sola porción de las mercancías, reservando lo demás, sino que debían abandonarse todas las aseguradas, tampoco se podía hacer el abandono de casco de navío que no hubiera padecido daño en una parte esencial, y que pudiera navegar.

Cuando el abandono se hacía por retención de príncipe, no se podía ejecutar hasta después de seis meses, contados desde el día en que se notificare saber el embargo o retención a los aseguradores, siendo este hecho en cualesquiera puertos de Europa, y si lo fuere en los de las Indias, dentro de un año. Cuando el asegurado debía esperar los seis meses o el año establecidos para el abandono, podía solicitar al asegurador fianza o resguardo del interés asegurado, o bien de los daños que

503 *Idem*, art. 33.

504 *Idem*, art. 37.

resultaren. Durante el tiempo de espera era obligación del asegurado hacer todas las diligencias necesarias para conseguir la libertad o desembargo del navío o efectos retenidos.<sup>505</sup>

El navío o las mercancías aseguradas abandonadas pertenecían a los aseguradores en la parte que les correspondiera, sin que el asegurado tenga derecho alguno sobre ellas, inclusive si llegan finalmente al puerto de destino.

Los aseguradores no podían bajo ninguna circunstancia dejar de pagar, según lo contratado, el valor e importe de aquello que cada uno hubiere asegurado.<sup>506</sup>

#### E. *Nulidad, rescisión y modificación del contrato de seguro*

Operaba la nulidad del seguro cuando:

- 1) El seguro se hacía sobre ganancias imaginarias, sueldos de maestros y marineros, o de fletes que no se hayan cumplido efectivamente, así como sobre las vidas de los hombres, so pena de su nulidad.<sup>507</sup>
- 2) Cuando se hacían seguros dobles para una misma mercancía y mismo riesgo, pero cuando se hacía de buena fe por dos o más interesados, se consideraba como válido el primero de ellos, anulándose el segundo.<sup>508</sup>
- 3) Cuando se aseguraba una cantidad tomada en préstamo a la gruesa ventura.
- 4) Cuando el acreedor en un préstamo a la gruesa ventura aseguraba también los premios.<sup>509</sup>
- 5) Cuando en los puertos de España fuera retenido por orden del rey algún navío asegurado con mercancía o sin ella antes de empezar el viaje para su destino.<sup>510</sup>
- 6) Cuando el capitán o maestro de un navío aseguraba de su propia cuenta mercancías embarcadas y no dejaba en manos de persona de la confianza del asegurador el conocimiento, la factura y cuenta de ellas

505 *Idem*, arts. 30, 32, 33, 34 y 36.

506 *Idem*, art. 38.

507 *Idem*, arts. 11-12.

508 *Idem*, art. 16.

509 *Idem*, art. 17.

510 *Idem*, art. 35.

y su valor, firmada por el piloto o contramaestre del navío y ocurría un siniestro.<sup>511</sup>

7) Cuando un capitán o maestre de navío que

viendo de lejos algún otro navío, sin encontrarse con él, ni hacer resistencia, ni conocer si es amigo ó enemigo, y faltando á su obligación los han desamparado y echándose á tierra en grave perjuicio de los interesados de ellos y sus cargazones; se ordena que en semejantes casos los seguros que fueren hechos sobre los cascos de los tales navíos y sus aparejos, así abandonados, sin ser realmente tomados, sea nulos,

nulidad que no afecta al resto de las mercancías aseguradas.<sup>512</sup>

8) Cuando el asegurado dueño de un navío o de mercancías intentaba cambiar el viaje sin hacérselo saber previamente al asegurador a fin de que, estando de acuerdo, hiciera las anotaciones correspondientes en la póliza.

9) Cuando el asegurado cambiara el viaje,

será visto quedar libre el asegurador, y sin obligación á devolver los premios, sin que por esto se entienda embarazar al maestre ó capitán del navío asegurado el poder entrar de arribada en cualesquiera puertos ó abras, por temor de enemigos, tormentas ú otros accidentes para su reparo ó resguardo, según la necesidad lo pidiere; pues en tales casos, dirigidos al beneficio común de navío y carga, han de existir los seguros.<sup>513</sup>

10) Cuando se decidiera que no es conveniente llevar a cabo el viaje.<sup>514</sup>

11) Cuando el asegurador sabía ya de la llegada del navío y mercaderías a asegurar, y aún así firma la póliza.

12) Cuando se hacían seguros sobre bienes y navíos que hubiesen sido robados o dañados mucho tiempo antes que aquél en que se hiciera el seguro.<sup>515</sup>

Quando el asegurado informaba al asegurador que en el seguro se excedió en la determinación del valor de la cosa asegurada, era obliga-

511 *Idem*, art. 39.

512 *Idem*, art. 40.

513 *Idem*, art. 22.

514 *Idem*, art. 23.

515 *Idem*, arts. 25 y 27.



ción del asegurador anular la parte del exceso, restituyendo al asegurado los premios correspondientes a ella, con el descuento de 0.5%.<sup>516</sup>

Finalmente, las ordenanzas incluyen dos modelos de póliza de seguros: uno sobre mercancías y otro sobre navíos.

#### 10. *El seguro marítimo en las Ordenanzas de los Consulados de la Nueva España y de Veracruz*

Recordemos que las *Ordenanzas del Consulado de la Nueva España* estaban dirigidas a la elección de prior, cónsules y a la organización del consulado. En materia de seguros se estableció que siendo que en la Nueva España

hafta el prefente no fe ha acoftumbrado affegurar las mercaderías, oro, plata, é reales, navios, é lo demás que fe navega por mar, por no aver en ellas affeguradores que las affeguren; respecto de lo qual, por agora no es neceffario hazer Ordenanzas fobre los feugros: pero porque podría fer que adelante los huvieffe, y aviendolos, es neceffario que las aya en el entretanto que fe hazen. Porque fe efortven los pleytos, y diferencias, que fobre ellos podria fuceder.

En caso necesario debían aplicarse de manera supletoria las disposiciones de las *Ordenanzas del Consulado de Sevilla* y de *Burgos* ya estudiadas, de acuerdo con lo establecido por la *Recopilación de leyes de los Reynos de las Indias*.<sup>517</sup>

Las pólizas se harían en la forma establecida por las *Ordenanzas de Sevilla* y *Burgos*, “como fi aqui fueran expreffadas, para que los pleytos, y diferencias que fobre ellas huviere, y fe recrecieren, fe libren, y determinen por ellas”.<sup>518</sup> Posteriormente se utilizaría el modelo fijado por las *Ordenanzas de Bilbao*.

En cuanto a las *Ordenanzas del Consulado de Veracruz* se refiere, como señalamos al tratar de los préstamos a la gruesa, ésta remite a

516 *Idem*, art. 21.

517 *Rec. Ind.*, lib. IX, tít. XXXXVI, ley LXXV. Recordemos que la *Recopilación de leyes de los Reynos de las Indias* trata en el lib. IX, tít. XXXIX de los aseguradores, riesgos y seguros de la Carrera de Indias.

518 *Ordenanzas del Consulado de la Nueva España*, ordenanza XXXVI.

las *Ordenanzas de Bilbao*. Sabemos que en enero de 1789 inició sus operaciones en Veracruz la primera compañía de seguros marítimos de la localidad, con un capital social de 230,000 pesos. Posteriormente, bajo el nombre de “Compañía de Seguros Marítimos de Nueva España” se fundó una nueva en 1802, con un capital de 400,000 pesos, colocándose las acciones en el mismo puerto, en otras ciudades de Nueva España y en Cádiz y Barcelona, ofreciendo tomar toda clase de riesgos para los puertos de Europa y América, a excepción de los riesgos de avería y en caso de guerra declarada contra potencia marítima.<sup>519</sup>

11. *El seguro marítimo en el siglo XIX mexicano:  
los Códigos de Comercio de 1854, 1884 y 1889*

Recordemos lo dicho ya sobre el derecho mercantil en los primeros años del México independiente y sobre los antecedentes de los Códigos de Comercio de 1854, 1884 y 1889.

El Código de Comercio de 1854 trata del contrato de seguro marítimo en sus artículos 638 a 702, con una gran influencia del Código español de 1829; el de 1884 lo hace en el capítulo III, título III, del libro III, artículos 1259 a 1340; y el de 1889 lo hace en el capítulo VIII del título III del libro III, artículos 812 a 880, mismos que veremos a continuación.

A. *Forma del contrato de seguro*

El contrato de seguro se podía pactar de la misma manera en que se hacía con el préstamo a la gruesa, guardándose la misma forma y solemnidades, y teniendo así la misma fuerza.

La póliza debía contener:

- 1) Fecha y hora en que se firma.
- 2) Nombre, apellido y domicilio de asegurador<sup>520</sup> y asegurado.<sup>521</sup>

<sup>519</sup> Véase Arcila Farías, Eduardo, *Comercio entre México y Venezuela en los siglos XVI y XVII*, México, El Colegio de México, 1950, p. 247.

<sup>520</sup> Cuando los aseguradores eran varios y no suscribían todos la misma póliza en acto continuo, antes de su firma debían expresar cada uno la fecha en que la estampaban. C. 1854, art. 640; C. 1884, art. 1262; C. E. 1829, arts. 843; C. 1889, art. 815; C. E. 1885, art. 740.

<sup>521</sup> Cuando la póliza se extendía a la orden del asegurado era endosable, en los términos del conocimiento y el préstamo a la gruesa.

- 3) Especificación por parte del asegurado sobre si los efectos que hace asegurar son propios o actúa en comisión por cuenta de otro, señalando en ese caso el nombre y domicilio del comitente.
- 4) Nombre, porte, pabellón, matrícula, armamento y tripulación de la nave en que se hace el transporte.
- 5) Nombre, apellido y domicilio del capitán.
- 6) Puerto o rada en donde se vayan a cargar las mercancías.
- 7) Puerto de donde el navío ha debido o debe partir.
- 8) Puertos o radas en que debe cargar o descargar o bien hacer escalas.
- 9) Naturaleza, calidad y valor de los objetos asegurados.
- 10) Marcas y números de los fardos si los tuvieren.
- 11) Tiempo en que deba comenzar y en el que deba concluir el riesgo.
- 12) Suma asegurada.
- 13) Premio convenido<sup>522</sup> y lugar, tiempo y modo de pagarlo.
- 14) Cantidad de premio que corresponde a la ida y a la vuelta si el seguro es por el viaje redondo.
- 15) Obligación del asegurador a pagar el daño que sobrevenga en los efectos asegurados.
- 16) Plazo, lugar y forma de pago, y en general toda condición a que quieran obligarse los contratantes siendo lícita.<sup>523</sup>

Podían asegurarse en una misma póliza la nave y el cargamento, pero distinguiendo las cantidades aseguradas sobre cada objeto, sin lo cual el seguro era ineficaz.<sup>524</sup> En el seguro sobre mercancías podía omitirse su especificación y la del buque, pero en caso de desgracia tocaba al asegurado probar, además de la pérdida del buque y su salida del puerto de la carga, el embarque de los efectos perdidos y su verdadero valor.<sup>525</sup>

522 Si se estipulaba aumentar el premio sobreviniendo guerra, sin fijar la cuota, se regularía por peritos nombrados por las partes, considerando los riesgos ocurridos y los pactos de la póliza. C. 1854, art. 670; C. 1884, art. 1295; C. E. 1829, art. 879; C. 1889, art. 842; C. E. 1885, art. 767.

523 Para las concordancias con el Código de Comercio español de 1885 (C. E. 1885) utilizamos la obra ya citada de Antonio de J. Lozano, *Código de Comercio...* Sobre los elementos de la póliza véase C. 1854, arts. 638; C. 1884, arts. 1259-1260; C. E. 1829, arts. 840-842; C. 1889, art. 812-813; C. E. 1885, arts. 737 y 733.

524 C. 1854, art. 641; C. 1884, art. 1264; C. E. 1829, art. 845; C. 1889, art. 815; C. E. 1885, art. 740.

525 C. 1854, art. 642; C. 1884, art. 1265; C. E. 1829, art. 846; C. 1889, art. 816; C. E. 1885, art. 741.

Los agentes consulares mexicanos estaban facultados para autorizar los contratos de seguro celebrados en las plazas de comercio de su respectiva residencia, siempre que alguno de los contratantes fuera mexicano. Las pólizas autorizadas por los mencionados agentes tenían igual fuerza que si se hubieran hecho con intervención de corredor en México.<sup>526</sup>

### B. *Bienes que pueden ser asegurados y su valuación*

Podían ser objeto del seguro el casco y quilla de la nave,<sup>527</sup> las velas y los aparejos, las provisiones y el armamento, los víveres, “y todos los efectos comerciales sujetos al riesgo de la navegacion, cuyo valor puede reducirse á cantidad determinada,<sup>528</sup> las cantidades dadas á la gruesa, y la libertad de los pasajeros”.<sup>529</sup> El seguro podía abarcar todos estos bienes, ya sea juntos o separados, o alguno de ellos solamente. Podía hacerse en tiempo de paz o de guerra, antes de empezar el viaje, o ya en él, por toda su duración, por una parte de ésta o bien por un plazo limitado.<sup>530</sup> Asimismo, el asegurador podía hacer reasegurar por otros los efectos que aseguró aun en distinto precio, y el asegurado podía a su vez asegurar el precio del seguro y el riesgo de su cobranza.

El seguro que se celebraba por la libertad de los navegantes debía contener:

- a) El nombre, naturaleza, domicilio, edad y señas de la persona asegurada.
- b) El nombre y matrícula del navío en que se embarcaren.
- c) El nombre de su capitán.

526 C. 1854, art. 639; C. 1884, art. 1261; C. E. 1829, art. 842; C. 1889, art. 814; C. E. 1885, art. 739.

527 Cuando el seguro se celebraba por la nave de manera genérica, debía abarcar cuanto le perteneciera, menos el cargamento. C. 1854, art. 646; C. 1884, art. 1269; C. E. 1829, art. 850; C. 1889, art. 820; C. E. 1885, art. 745. No podían asegurarse sobre las naves más de las cuatro quintas partes de su valor, descontado los préstamos tomados a la gruesa ventura sobre ellas. C. 1854, art. 649; no en el C. 1884; C. E. 1829, art. 854; C. 1889, art. 826; C. E. 1885, art. 751.

528 El valor de las mercaderías aseguradas debía fijarse según el que tuvieran en la plaza donde se cargaren. C. 1854, art. 650; C. 1884, art. 1272; C. E. 1829, art. 855; C. 1889, art. 829; C. E. 1885, art. 754.

529 El Código de Comercio de 1889 contemplaba el seguro de fletes y el de beneficios, véase sus arts. 821, 822 y 823; C. E. 1885, arts. 746-748.

530 C. 1854, arts. 644-645; C. 1884, arts. 1267-1268, agregándose a la lista la máquina de vapor del buque; C. E. 1829, arts. 848-849; C. 1889, arts. 818-819; C. E. 1885, arts. 743-744.

- d) El puerto de su salida y el de su destino.
- e) La cantidad convenida por el rescate y gastos de regreso a México.
- f) El nombre y domicilio de la persona que se fuera a encargar de negociar el rescate.
- g) El término en que haya de hacerse, y
- h) La indemnización que debía retribuirse si no se verificaba.<sup>531</sup>

Por la suscripción de la póliza se presumía que los aseguradores estuvieron de acuerdo y consideraron justa la evaluación hecha en ella,<sup>532</sup> sin embargo, se admitía prueba en contrario. Si se comprobaba que hubo fraude por parte del asegurado en la evaluación de los bienes objeto del seguro, se disminuía la responsabilidad del asegurador hasta el verdadero valor del bien asegurado. Si había error sin dolo de parte del asegurado, se reduciría el seguro a la cantidad de su legítimo valor por convenio de las partes o bien por juicio arbitral fijándose las prestaciones del asegurado y del asegurador de acuerdo con el resultado, abonándose al asegurador 0.5% del exceso.<sup>533</sup>

Cuando el precio de las cosas aseguradas en la póliza no se fijaba de inicio, se debía determinar por las facturas, y en su defecto por el juicio de corredores, quienes habrían de tomar como base para esta determinación el precio que tuvieron en el puerto de carga, agregando los gastos de la misma y los derechos causados hasta llegar a bordo.<sup>534</sup>

### C. *Obligaciones de las partes*

El asegurador estaba obligado a correr el riesgo sobre todas las pérdidas y daños de las cargas aseguradas, por varamiento o empeño de la nave, tempestad, naufragio, abordaje casual, cambio forzado de ruta, de viaje o de buque, por echazón, fuego ocasionado por combate, o aplicado por un corsario, apresamiento,<sup>535</sup> saqueo, declaración de gue-

531 C. 1854, art. 647; C. 1884, art. 1270; C. E. 1829, art. 851; no en C. 1889.

532 Las evaluaciones hechas en moneda extranjera se debían cambiar a la mexicana en la misma póliza antes de firmarse. C. 1854, art. 652; C. 1884, art. 1274; C. E. 1829, arts. 857-858; C. 1889, art. 828; C. E. 1885, art. 753.

533 C. 1854, art. 651; C. 1884, art. 1273; C. E. 1829, art. 856; C. 1889, art. 827; C. E. 1885, art. 752.

534 C. 1854, art. 653; C. 1884, arts. 1275-1276; C. E. 1829, arts. 859-860; C. 1889, art. 829; C. E. 1885, art. 754.

535 La restitución gratuita de la nave o de su cargamento por los apresadores, cede en beneficio de los dueños respectivos y elimina la obligación del asegurador de

rra, embargo decretado por el gobierno, o retención por potencia extranjera, represalias, y en general, por todos los accidentes de mar, salvo los expresamente exceptuados en la póliza. Si no se determinaba el tiempo por el que éstos corrían, se debía seguir el mismo mecanismo para el caso de los préstamos a la gruesa ventura.<sup>536</sup> Cuando se establecía en la póliza un tiempo limitado para el seguro, la responsabilidad de los aseguradores concluía con éste, aun si todavía quedaban pendientes los riesgos de las cosas aseguradas. La demora involuntaria en la salida no perjudicaba el seguro, cuyo plazo se estimaba prorrogado por todo el tiempo necesario.<sup>537</sup>

El asegurador no era responsable de los daños que sobrevinieran en los casos de cambio voluntario de ruta, viaje o buque, de separación espontánea de un convoy, si se había pactado el ir en conserva, de prolongación de viaje sin consentimiento del asegurador a puerto más distante del señalado, por disposiciones contrarias a lo estipulado en la póliza, o al conocimiento de los navieros, cargadores y fletadores; así como de baraterías del capitán del equipaje, salvo pacto expreso en contrario, y por mermas, desperdicios y pérdidas por vicio propio de lo asegurado.

El asegurador tampoco era responsable por el daño que sufriera la nave por no llevar en regla sus documentos, pero sí del cargamento que fuera asegurado, en el caso de ser perjudicado por tal causa. Tampoco era responsable el asegurador de los gastos de pilotaje y remolque, ni los derechos impuestos sobre la nave o al cargamento.<sup>538</sup>

Cuando se aseguraba la carga de ida y vuelta no trayendo la nave retorno, o menos de las dos terceras partes de su carga, los aseguradores recibirían únicamente el premio equivalente a los dos tercios del que correspondía a la vuelta, salvo estipulación en contrario. Si el cargamento del buque era asegurado por diversas partidas, sin designación de los objetos correspondientes a cada aseguramiento, todos los asegu-

pagar lo recobrado. C. 1854, art. 671; C. 1884, art. 1296; C. E. 1829, art. 880; C. 1889, art. 843; C. E. 1885, art. 768.

<sup>536</sup> C. 1854, art. 663; C. 1884, art. 1287; C. E. 1829, art. 871; C. 1889, art. 836; C. E. 1885, art. 761.

<sup>537</sup> C. 1854, arts. 664-665; C. 1884, arts. 1288-1289; C. E. 1829, arts. 872-873; C. 1889, art. 837; C. E. 1885, art. 762.

<sup>538</sup> C. 1854, arts. 654-657; C. 1884, arts. 1277-1281; C. E. 1829, arts. 861-865; C. 1889, arts. 830-831; C. E. 1885, arts. 755-756.

radores respondían a prorrata de las pérdidas que se presentaren en el cargamento. Si en la póliza se designaban diversas embarcaciones para cargar los bienes asegurados, la carga se distribuía al arbitrio del asegurado, y aun se podía reducir a una sola, sin que se viera alterada la responsabilidad de los aseguradores.

Al asegurarse un cargamento, designando el buque y la cantidad asegurada, si el cargamento se reducía a menor número de buques que los designados, igualmente se reducía la responsabilidad de los aseguradores a las cantidades aseguradas sobre los buques que reunieron la carga.<sup>539</sup> Si se cambiaba de nave durante la travesía, por haberse utilizado la convenida en la póliza, continuaba obligado el asegurador, aun cuando la nueva nave fuera de distinto porte y pabellón. Si la inhabilitación ocurría todavía estando el buque en el puerto, el asegurador podía optar por seguir asegurando o bien dejar de hacerlo, abonando las averías que hubieran ocurrido.<sup>540</sup> El cambio de ruta por accidente o por fuerza insuperable no eximía de su obligación al asegurador como tampoco las escalas por necesidad de la conservación del buque o del cargamento, salvo pacto en contrario.<sup>541</sup>

Respecto del pago del seguro, el asegurado estaba obligado a notificar al asegurador toda noticia que recibiera sobre daño o pérdida ocurrida en los bienes asegurados. Cuando no había un plazo fijo determinado en la póliza para el pago de lo asegurado o los daños, se debía hacer dentro de los diez días siguientes contados desde la reclamación legítima del asegurado, misma que debía ir acompañada de los documentos que justificaren el viaje de la nave, el embarque de los efectos asegurados, el contrato del seguro y la pérdida de lo asegurado, cuyos comprobantes se trasladarían al asegurador en caso de controversia judicial y se le admitiría prueba en contrario, sin perjuicio del pago de la cantidad asegurada. El pago debía verificarse sin demora cuando la demanda fuera ejecutiva, previa la fianza correspondiente para el caso de devolución.<sup>542</sup>

539 C. 1854, arts. 658-661; C. 1884, arts. 1282-1285; C. E. 1829, arts. 866-869; C. 1889, arts. 832-834; C. E. 1885, arts. 757-759.

540 Sobre la responsabilidad de los aseguradores en caso de averías véase C. 1889, arts. 846-854; C. E. 1885, arts. 771-779.

541 C. 1854, arts. 662 y 667; C. 1884, arts. 1286 y 1291-1292; C. E. 1829, arts. 870 y 875-876; C. 1889, arts. 835 y 839; C. E. 1885, arts. 760 y 764.

542 C. 1854, art. 668; C. 1884, art. 1293; C. E. 1829, art. 877; C. 1889, art. 840; C. E. 1885, arts. 769-770.

#### D. *Nulidad, rescisión y modificación del contrato de seguro*

Las causas de nulidad del contrato de seguro marítimo eran las siguientes:

- a) Cuando recae sobre el flete del cargamento existente a bordo.
- b) Sobre ganancias calculadas y no realizadas.
- c) Sobre el mismo cargamento.
- d) Sobre los sueldos de la tripulación.
- e) Sobre las cantidades tomadas a la gruesa y sus premios.
- f) Sobre los efectos de ilícito comercio.
- g) Sobre buque dedicado al contrabando.
- h) Sobre buque que sin causa justificada no se hiciere a la vela dentro de los seis meses siguientes a la fecha de la póliza.
- i) Sobre cosas en cuya valoración se hubiere cometido fraude.
- j) Sobre buque que deje de emprender el viaje contratado o se dirija a un punto distinto del acordado.
- k) Sobre la vida de los pasajeros o de la tripulación; y
- l) Si se hacía después de declarada guerra y pertenecía el dueño de lo asegurado a nación enemiga.
- m) Cuando es celebrado en tiempo en que podría saberse la llegada del buque o su pérdida.<sup>543</sup>

En cuanto a la rescisión del contrato, éste se podía rescindir cuando estaba pendiente el riesgo y quebraba el asegurador, y exigiendo fianza el asegurado a los tres días de requeridos no se la otorgaran él o los administradores de la quiebra.<sup>544</sup>

Cuando el asegurador hacía el seguro con conocimiento de salvamento de las cosas aseguradas debía pagar de multa la quinta parte del valor de lo asegurado, y perdía además su derecho al premio; si el fraude estaba de parte del asegurado éste debía el premio y una multa como en el caso del asegurador, además de las penas comunes contra los estafadores en ambos casos.

Cuando el seguro se celebraba por comisionado y éste cometía fraude, se le consideraba personalmente responsable como si hubiere hecho el seguro por cuenta propia. Si el comisionado fuera inocente del fraude

<sup>543</sup> C. 1854, arts. 674 y 677-678, 680; C. 1884, arts. 1297-1299, 1302-1304; C. E. 1829, arts. 881-883, 885; C. 1889, arts. 844, 845, 856; C. E. 1885, art. 781.

<sup>544</sup> C. 1854, art. 676; C. 1884, art. 1301; C. E. 1829, art. 886; C. 1889, art. 862; C. E. 1885, art. 787.



del propietario, recaían sobre éste las penas, quedando siempre a su cargo abonar a los aseguradores el premio convenido.<sup>545</sup>

### E. *Abandono de los bienes asegurados*

El asegurado, propietario, comisionado u otro individuo autorizado para tal efecto podía abandonar las cosas aseguradas, dejándolas a los aseguradores y exigiéndoles las cantidades que sobre ellas aseguraron en los siguientes casos: apresamiento, naufragio, rotura o varamiento de la nave que la inhabilite para navegar,<sup>546</sup> embargo o detención por orden de gobierno nacional o extranjero, pérdida total de lo asegurado o deterioro que lo redujera a la cuarta parte de su valor. Todo otro daño se estimaba como avería y se soportaba según se hubiera convenido en el seguro. La acción de abandono nacía de pérdidas ocurridas después de iniciado el viaje. El abandono no podía ser parcial, sino total, no condicional, sino absoluto.

Para ser admitido el abandono se debía hacer saber a los aseguradores dentro de los seis meses contados desde que se recibió la noticia de la pérdida ocurrida en el seno mexicano, en las Antillas, en los puertos y costas orientales de América, desde el cabo de Nueva Escocia al río Orinoco, y en los puertos y costas occidentales desde el cabo de San Lúcas a Guayaquil. Para las pérdidas que sucedieran en los mares de Europa, América del Sur, las Azores e islas Filipinas, el término se ampliaba a un año, y otros seis meses para todo punto más distante. La notificación se tenía por recibida desde que fuera notoria entre los comerciantes de la residencia del asegurado, o bien que se probara a éste por cualquier modo legal que le fue comunicada por el capitán, el consignatario o algún corresponsal.

El asegurado podía renunciar los plazos señalados, abandonar las cosas aseguradas y exigir la cantidad del seguro luego que tuviera la posibilidad de probar la pérdida.<sup>547</sup>

545 C. 1854, arts. 681 y 683; C. 1884, arts. 1308-1309, 1310-1311; C. E. 1829, arts. 895-896, 898-899; C. 1889, arts. 860-861; C. E. 1885, arts. 785-786.

546 Abandono que no procedía si el buque podía ser rehabilitado y puesto a flote. Véase C. 1854, art. 699; C. 1884, arts. 1332-1333; C. E. 1829, arts. 922-923; C. 1889, art. 864; C. E. 1885, art. 789.

547 C. 1854, arts. 685-688, 695; C. 1884, arts. 1312-1318, 1326; C. E. 1829, arts. 900-907, 916; C. 1889, art. 864; C. E. 1885, art. 789.

Transcurrido un año en viaje ordinario y dos en viaje largo (más de dos mil leguas geográficas de quince al grado, según el artículo 690 del C. 1854) sin recibirse noticia de la nave, el asegurado podía hacer el abandono y pedir a los aseguradores el pago de los efectos sin necesidad de probar la pérdida. El regreso de la nave, una vez admitido el abandono, no exoneraba al asegurador del pago de los efectos abandonados.

Previamente al abandono y para que empezara a correr el plazo para el pago del seguro, el asegurado debía declarar todos los seguros contratados sobre los bienes abandonados, así como los préstamos a la gruesa sobre ellos. Si en la declaración el asegurado cometía fraude, perdía por ello todos los derechos que le correspondían sobre el seguro, y quedaba obligado al pago de los préstamos sobre los efectos asegurados, no obstante su pérdida.

Una vez admitido en juicio el abandono, se transfería al asegurador el dominio de lo abandonado, correspondiéndole las mejoras o perjuicios que en él ocurrieran desde el momento en que se propuso el abandono. Igualmente, se transmitían al asegurador en el abandono los derechos del asegurado sobre el flete aunque ya esté pagado, bajo la reserva del derecho que completará a los prestadores a la gruesa, al equipaje por sus sueldos y al acreedor que hubiere hecho anticipos para habilitar la nave o para cualesquiera gastos causados en el último viaje.

Si se trata de apresamiento de la nave, puede el asegurado y el capitán en su ausencia proceder por sí al rescate de las cosas aseguradas sin intervención del asegurador, ni esperar instrucciones suyas cuando no haya tiempo para exigir las, cuidando de darle oportuno aviso, y él puede o no aceptar el convenio, debiendo resolver dentro de las veinticuatro horas siguientes a la notificación del convenio; y si no lo hace en el término prefijado, se entiende que renuncia al convenio, en cuyo caso, así como cuando expresamente lo desapruébe, ejecutará el pago de la cantidad asegurada, sin conservar derecho alguno sobre los efectos rescatados. Si acepta el convenio, entregará en el acto la cantidad concertada por el rescate y serán de su cuenta los riesgos ulteriores del viaje, según los pactos de la póliza del seguro.

Si se reapresaba una nave y se reintegraba al asegurado en la propiedad de sus bienes, los gastos y perjuicios causados por su pérdida se estimaban como avería y era entonces de cuenta del asegurado el

satisfacerlos. Si los efectos reapresados caían en poder de un tercero, el asegurado podía hacer uso del derecho de abandono.<sup>548</sup>

Tanto en el naufragio como en el apresamiento, el asegurado debía llevar a cabo todas las diligencias necesarias para recobrar los efectos sin perjuicio del abandono, siendo de cuenta de los aseguradores todos los gastos legítimos de la recuperación hasta la concurrencia del valor de los efectos que se salvaran.

Imposibilitada del todo la nave, los interesados en el cargamento, y en su defecto el capitán, debían emplear toda diligencia para conducirlo al punto de su destino, siendo todos los riesgos del trasbordo y los del nuevo viaje hasta que se elijen los efectos en el lugar designado en la póliza del seguro, así como los gastos de descarga, almacenaje, reembarque, excedente de flete y todos los demás causados por transbordar el cargamento de cuenta del asegurador. No hallándose nave para hacer el trasbordo podrá el asegurado abandonar la carga.

En el caso de interrupción de viaje por embargo o detención forzada, el asegurado debía luego que lo supiera notificarlo al asegurador sin que pudiera hacer el abandono hasta que transcurrieran los plazos de seis a dieciocho meses dependiendo del mar en donde se encontrare la embarcación. Los asegurados estaban obligados a prestar auxilio a los aseguradores con los medios que estuvieran a la mano para lograr que se levantara el embargo, y debían hacer por sí mismos las gestiones convenientes a este fin, en caso de que por encontrarse los aseguradores en país remoto no pudieran obrar de común acuerdo.<sup>549</sup>

Las disposiciones sobre seguros marítimos contenidos en el Código de Comercio de 1889, libro tercero “Del comercio marítimo”, fueron derogadas por el artículo segundo transitorio de la *Ley de Navegación y Comercio Marítimos* publicada en el *Diario Oficial de la Federación* el 21 de noviembre de 1963, cuyo libro tercero, título tercero, capítulo cuarto, trata de los seguros marítimos (artículos 222 a 250).

548 C. 1854, arts. 689-697; C. 1884, arts. 1319-1330; C. E. 1829, arts. 908-920; C. 1889, arts. 873-878; C. E. 1885, arts. 798-802.

549 C. 1854, arts. 698, 700, 702; C. 1884, arts. 1331, 1334-1337; C. E. 1829, arts. 921, 924-927, 929; C. 1889, arts. 866 y 869; C. E. 1885, arts. 791 y 794.