

CAPÍTULO III

Los contratos.

SECCIÓN PRIMERA

El contrato de construcción.

156. NOCIONES.—El naviero puede hacer construir el buque bajo sus órdenes contratando con los operarios y proveedores, ó encargar la obra á un constructor que puede hacerla con materiales suministrados por el naviero ó con los suyos propios; este último caso es hoy el más frecuente en la construcción de los buques de vapor, que se efectúa en los grandes astilleros. Como la mejor defensa contra los siniestros marítimos está en la sólida y honrada construcción del buque, por eso nadie puede dirigir estos trabajos si no es ingeniero ó constructor naval provisto de la patente (1); y no puede comenzar la construcción ó botarlo al agua sin dar aviso á la autoridad marítima del puerto, que vigilará los trabajos y procederá á la visita del buque ya construido (*).

(1) Cód. mar. mer., artículos 25-35.

(*) Los constructores de buques podrán emplear los materiales y seguir, en lo relativo á su construcción y aparejos, los sistemas que más convengan á sus intereses. Los navieros y la gente de mar se sujetarán á lo que las leyes y reglamentos de

El constructor es responsable de las personas y de los materiales que emplea, y su responsabilidad no cesa con la entrega del buque; puede ser despedido por el comitente cuando construye con manifiesta impericia ó con fraude, sin que valga pacto en contrario, pues en este derecho del comitente está la defensa de todos los que hayan de confiar al buque vidas y haciendas. El contrato debe probarse con escritura, y no surte efecto respecto á tercero si no se transcribe en los registros del departamento marítimo donde debe hacerse la construcción (1).

SECCIÓN SEGUNDA

Contrato de compraventa.

157. NOCIONES.—El buque, como cualquiera otra cosa, puede venderse libremente; pero el contrato debe ser por escrito y registrado en la oficina marítima donde tiene su domicilio. Si falta la escritura, la venta podrá probarse por cualquier otro medio, excepto los testigos; pero si falta la inscripción en el registro, no surte efecto para con un tercero, quien puede considerar al vendedor como el verdadero propietario (*). Además, la venta debe anotarse en el

Administración pública dispongan sobre navegación, aduanas, sanidad, seguridad de las naves y demás objetos análogos (artículo 574, C. E.)—(N. DEL T.)

(1) Cód. de com., artículos 481 y 482.

(*) Los buques mercantes constituyen, según el Código español, una propiedad que se podrá adquirir y transmitir por cualquiera de los medios reconocidos en el derecho. —La adquisición

acta de nacionalidad, á fin de que el buque pueda llevar consigo cuando navega su propio estado civil. Si el buque se ha vendido más de una vez, prefiérese á aquel comprador que primero ha hecho la anotación del registro, aun cuando otro haya conseguido la entrega. El comprador no debe pagar el precio, sino re-

de un buque deberá constar en documento escrito, el cual no producirá efecto respecto á tercero, si no se inscribe en el Registro mercantil.—También se adquirirá la propiedad de un buque por la posesión de buena fe, continuada por tres años, con justo título debidamente registrado.—Faltando alguno de estos requisitos se necesitará la posesión continuada de diez años para adquirir la propiedad.—El capitán no podrá adquirir por prescripción el buque que mande (art. 573).

Los partícipes en la propiedad de un buque gozarán del derecho de tanteo y retracto de las ventas hechas á extraños; pero sólo podrán utilizarlo dentro de los nueve días siguientes á la inscripción de la venta en el Registro, y consignando el precio en el acta (art. 575).

Se entenderán siempre comprendidos en la venta del buque: el aparejo, respetos, pertrechos y máquina si fuere de vapor, pertenecientes á él, que se hallen á la sazón en el dominio del vendedor. No se considerarán comprendidos en la venta las armas, las municiones de guerra, los víveres ni el combustible. El vendedor tendrá la obligación de entregar al comprador la certificación de la hoja de inscripción del buque en el Registro hasta la fecha de la venta (art. 576).

Si la enajenación del buque se verificase estando en viaje, corresponderán al comprador íntegramente los fletes que devengaren en él desde que recibió el último cargamento, y será de su cuenta el pago de la tripulación y demás individuos que componen la dotación correspondiente al mismo viaje. Si la venta se realizase después de haber llegado el buque al puerto de su destino, pertenecerán los fletes al vendedor y será de su cuenta el pago de la tripulación y demás individuos que componen su dotación, salvo en uno y otro caso en el pacto contrario (art. 577, C. E.)—(N. DEL T.)

tenerlo para cancelar los créditos privilegiados que gravan al buque y que subsisten hasta tres meses después de inscrita la venta en el registro. Transcurrido sin oposición este término, puede pagar el precio en manos del vendedor (1).

Todo acreedor, privilegiado ó quirografario, puede secuestrar, pignorar ó vender el buque perteneciente á su deudor para cobrarse el crédito. El tribunal autoriza la venta en pública subasta; terminada la cual se celebra un juicio de graduación sobre el precio, que se distribuye entre los acreedores por el orden de sus privilegios, y á prorrata de sus créditos cuando no tienen ningún derecho de preferencia (2).

SECCION III

El contrato de fletamento.

Bibliografía: PIPPA: Il contratto di noleggio è la polizza di carico. Turin, 1893.

158. NOCIONES. — Hay contrato de fletamento cuando el propietario ó el naviero de un buque concede á otros el uso total ó parcial del mismo para el transporte de mercancías ó de pasajeros mediante el pago del flete (*). Este contrato debe hacerse por es-

(1) Cód. de com., artículos 483 y 678.

(2) Cód. de com., artículos 879 y 904.

(*) Los Códigos de Francia, Portugal y Holanda denominan al contrato de fletamento y á su póliza *Carta-partida*. Esta palabra trae su origen de una costumbre muy antigua. Los que querían celebrar por escrito una convención de aquellas que no transferían la propiedad de una cosa, la hacían constar en una

crito; pero la falta de escritura no entraña vicio de nulidad, porque se trata de una formalidad impuesta por la ley para limitar la prueba testifical, y no como elemento esencial del contrato. La costumbre y la jurisprudencia dispensaban ya de la formalidad de la escritura al contrato de fletamento para los viajes de pequeño cabotaje. El Código confirmó tal dispensa (1) (*).

Obligaciones del fletante.—Ante todo debe poner el buque á disposición del cargador en el tiempo y en el lugar convenidos ó en el fijado por el uso, y extender el recibo especial que se llama póliza de fletamento.

carta, cuyo original dividían de alto á bajo en dos mitades, quedándose cada contratante con una de ellas. Si se presentaban dificultades acerca de lo convenido ó en caso de reclamación, se unían las dos mitades referidas, para de esta manera averiguar la verdad. La mayoría de las legislaciones hacen uso de la palabra fletamento.—(N. DEL T.)

(1) Cód. de com., art. 547.

(*) El contrato de fletamento deberá extenderse por duplicado en póliza firmada por los contratantes, y cuando alguno no sepa ó no pueda por dos testigos á su ruego.

La póliza de fletamento contendrá, además de las condiciones libremente estipuladas, las circunstancias siguientes: 1.^a, la clase, nombre y porte del buque; 2.^a, su pabellón y puerto de matrícula; 3.^a, el nombre, apellido y domicilio del capitán; 4.^a, el nombre, apellido y domicilio del naviero, si éste contratare el fletamento; 5.^a, el nombre, apellido y domicilio del fletador; y si manifestare obrar por comisión, el de la persona por cuya cuenta hace el contrato; 6.^a, el puerto de carga y descarga; 7.^a, la cabida, número de toneladas ó cantidad de peso ó medida que se obliguen respectivamente á cargar y á conducir, ó si es total, el fletamento; 8.^a, el flete que se haya de pagar, expresando si ha de ser una cantidad alzada por el viaje, ó un tanto al mes, ó por las cavidades que se hubieren de ocupar, ó por el peso ó la medida de los efectos en que consista el cargamento, ó de cualquiera otro modo que se hubiere convenido; 9.^a, el tanto de capa que

No puede exigir ningún sobreprecio de flete por los días concedidos por el uso para la carga y la descarga de los objetos, los cuales se llaman *estadías* (*); pero transcurrido este término tiene derecho á una indemnización por cada día de retraso, aun cuando el cargador se hubiese reservado algunas *sobreestadías*, previendo el caso de que no fuese suficiente el término usual para la carga y la descarga (**). Si por culpa del fletante ó de sus agentes sufren algún retraso el viaje ó la salida, debe resarcir el perjuicio (***), y ade-

se haya de pagar al capitán (a); 10, los días convenidos para la carga y descarga; 11, las *estadías* y *sobreestadías* que habrán de contarse, y lo que por cada una de ellas se hubiere de pagar (b); (art. 652, C. E.)—(N. DEL T.)

(*) Art. 656, C. E.

(**) Art. 675, C. E.

(***) Art. 673, C. E.

(a) La palabra *capo* se toma en varias acepciones en la marina; unas veces se da este nombre á la disposición de la nave que, hallándose en el mar, y no faltándole viento, no anda ó no navega, y está poco menos que parada. Aquí significa una cantidad que se promete al capitán por el fletador, como gratificación para que cuide con mayor esmero los efectos embarcados, y que varía según los usos de los puertos.

(b) Los días convenidos para la carga y descarga ó los que en defecto de convenio concede el uso, se llaman *estadías*; los que después de estos se dejan transcurrir sin efectuar la carga ó descarga, se denominan *sobreestadías*, y *gastos de sobreestadías*, la indemnización que se paga por esta demora. Nuestro Código entiende por *estadía* un primer plazo contado desde la demora, y por *sobreestadía* otro plazo á continuación del primero (artículos 652 y 675, C. E.) Aun cuando las *estadías* y *sobreestadías* las paga el fletador, quizá sea éste el único caso que en el Derecho mercantil español concede términos de gracia ó de cortesía.

El Código alemán se ocupa con bastante extensión de las *estadías* y *sobreestadías*, fijando las reglas que deben tenerse en cuenta al regularlas. El Código italiano prescinde de ellas, porque en sentir de la Comisión preparatoria, la inmensa variedad de usos marítimos, dependiente en gran parte de condiciones locales inmutables, harían preciso que el Código descendiera á multitud de detalles, incompatibles con la sobriedad que tan indispensable es en todo cuerpo legal; y si de otra parte los usos de los cuales se trata están tan arraigados, que de todos pueden ser conocidos con facilidad, las reglas fijas son innecesarias. Tan exactas son estas observaciones, cuanto que vemos que todas las leyes marítimas establecen que, á falta de convenio, se rija esta materia por la costumbre.—(N. DEL T.)

más perderá el flete si al salir el buque era inhábil para navegar (*). Si se inhabilita durante el viaje, el capitán está obligado á buscar con toda diligencia otro buque para conducir el cargamento á su destino (1) (**).

Obligaciones del fletador.—El fletador debe cargar las mercaderías en el lugar y en el tiempo fijados, y no puede pedir la rescisión del contrato si por fuerza mayor el buque tiene que suspender la salida ó la prosecución del viaje; el fletante no podrá en este caso pedirle un aumento de flete, pero aquél tampoco podrá exigir ningún resarcimiento por los perjuicios sufridos (***). Si desiste de la expedición antes de la partida y antes de comenzar la carga, deberá la mitad del flete (****); si carga una cantidad menor ó retira las mercaderías antes de la arribada, deberá el flete entero (*****); si carga una cantidad mayor que la convenida, deberá aumentar en proporción el flete. Si durante el viaje se ve obligado el buque á detenerse por fuerza mayor, el fletador debe aguardar ó pagar el flete por entero (*****); si el buque no puede repararse, el flete se debe en proporción del viaje hecho; si para conducir el cargamento á su destino el capitán fleta otro buque, entiéndese por cuenta del cargador el nuevo fletamento, aunque se haya contratado en condiciones más ó menos favorables (2).

(*) Art. 676, C. E.

(**) Art. 657, C. E.

(1) Cód. de com., artículos 549, 569, 571, 514, 570.

(***) Art. 683, C. E.

(****) Art. 685, C. E.

(*****) Art. 680, C. E.

(******) Art. 648, C. E.

(2) Cód. de com., artículos 552, 564, 567, 570.

El fletador debe pagar el flete antes de retirar las mercaderías (*); debe satisfacerlo aun cuando éstas se hubieren vendido durante el viaje para proveer á las necesidades urgentes del buque, puesto que en lugar de las mercaderías tiene derecho á exigir su precio al naviero. Debe el flete aunque las mercaderías se hayan arrojado al mar para salvación común, puesto que en lugar de las mismas adquiere el derecho de concurrir á la contribución debida por las salvadas. Lo debe por entero aun cuando las mercaderías hayan sufrido avería durante el viaje, y no puede librarse de este débito abandonando cuanto se hubiere salvado; por una excepcional equidad, sólo se le permite abandonar por el flete correspondiente á ellos los envases que contuvieron líquidos y han quedado vacíos ó poco menos durante el viaje (**). El fletador no queda enteramente exento de la obligación de pagar el flete sino cuando las mercaderías se han perdido del todo por un siniestro marítimo, en cuyo caso podría hasta exigir el reintegro del flete anticipado, salvo pacto contrario (1).

Bibliografía: VIVANTE, *La polizza di carico*: Milán, 1880.—GOLDSCHMIDT: *Handbuch*, 1, §§ 70-74.—LEWIS: *Die neuen Konnossementsklauseln*, 1885;—SCRUTTON: *The contract of affreightment as expressed in charterparties and bills of lading*. Londres, 1886.—Además, los autores citados en los números 150 y 158.

159. EL CONOCIMIENTO Ó GUÍA DE CARGA.—El capitán que ha admitido las mercaderías á bordo del buque debe dar recibo de ellas mediante un documento

(*) Art. 683, C. E.

(**) Art. 687, C. E.

(1) Cód. de com., artículos 575, 576, 577, 580, 581.

firmado por él y que se llama conocimiento ó guía de carga. Debe indicar en él especialmente la calidad, las marcas y los números de los bultos, para que no se corra el peligro de restituir uno por otro; debe indicar el nombre del buque, el del capitán y el del naviero, el flete correspondiente á las mercaderías cargadas, el punto de partida y el de destino. El conocimiento puede ser nominativo, á la orden ó al portador. De estas dos últimas formas se vale principalmente quien quiere vender las mercaderías aprovechando la subida de los precios durante el viaje (*).

El cargador tiene derecho á que el capitán le entregue uno ó más duplicados del conocimiento después de efectuada la carga. De estos duplicados, que deben llevar la indicación de «primero», «segundo», etc., se servirá el cargador cuando se le extravíe el original ó cuando quiera ofrecer simultáneamente las mercaderías por sus representantes ó sus comisionistas en diversas plazas, para elegir luego al comprador que mejor pague (**).

Con la expedición del conocimiento, el capitán con-

(*) Ar. 706, C. E.

(**) Del conocimiento primordial se sacarán cuatro ejemplares de igual tenor, y los firmarán todos el capitán y el cargador. De éstos, el cargador conservará uno y remitirá otro al consignatario; el capitán tomará dos, uno para sí y otro para el naviero. Podrán extenderse además cuantos conocimientos estimen necesarios los interesados; pero cuando fueren á la orden ó al portador se expresará en todos los ejemplares, ya sean de los cuatro primeros ó de los ulteriores, el destino de cada uno, consignando si es para el naviero, para el capitán, para el cargador ó para el consignatario. Si el ejemplar destinado á este último se duplicase, habrá de expresarse en él esta circunstancia y la de no ser valedero sino en defecto del primero (art. 707, C. E).--
(N. DEL T.)

trae la obligación de entregar las mercaderías en el punto de destino al legítimo poseedor de aquel título. Su obligación es literal, á tenor del conocimiento, pues quien lo presenta puede haber contado con sus indicaciones al comprar las mercaderías ó anticipar un préstamo con garantía de las mismas. En vano intentaría eximirse de la obligación de la inexcusable entrega de las mercaderías declaradas en el conocimiento diciendo que fueron descargadas en un puerto intermedio, que se equivocó al indicar su número y su peso, que por una repentina tempestad no pudo efectuar la carga. Si sus declaraciones pudiesen sufrir una prueba en contrario se vendría á mudar el objeto de la adquisición hecha por el poseedor de aquel documento, el cual dejaría de dar fe de la existencia entre todos los interesados, como dispone la ley (art. 558) (*).

Pero, para eximirse de estas obligaciones rigurosas, los navieros y los capitanes suelen recurrir á cláusulas de exención que limitan su responsabilidad. Entre las más usuales está la cláusula de «dice ser», por la cual el capitán declara ignorar si son verídicas las indicaciones del conocimiento, y, por consiguiente, no da ninguna garantía acerca del peso, de la medida ó de la calidad de las mercaderías. Otras cláusulas, usadas hoy por las compañías de navegación en sus conocimientos, llegan hasta á excluir toda responsabilidad por el transporte de las mercaderías. Estas cláusulas constituyen un verdadero peligro para la seguridad y la lealtad del comercio marítimo; deben prohibirse, como están prohibidas á las empresas de ferrocarriles (art. 416).

(*) Art. 625, C. E.

Bibliografía: BERLINGERI: *Nelle avarie e della contribuzione nelle avarie comuni*. Turin, 1888.—MOREL: *Des avaries, du jet et de la contribution*. Paris, 1874.—LOWNDNES: *Law of general average*, 4.^a ed. Londres, 1888.—R. ULRICH: *Grosse Haverei. Die Gesetze und Ordnungen der wichtigsten Staaten*, 1884.

160. LAS AVERÍAS Y LA CONTRIBUCIÓN (*).—Son averías: todo gasto extraordinario ó daño producido por siniestro marítimo, tales como la arribada forzosa á un puerto de salvación y los gastos que de ella derivan, la encalladura, el abordaje y la echa-zón de mercaderías para aligerar el buque y librarlo de la tempestad (**). Las averías son de dos especies: gruesas ó comunes; simples ó particula-

(*) El origen etimológico de la palabra avería es muy discutido por los eruditos (a). Gluck la encuentra originada de las palabras *hafen* ó *haben*; Vieg, en la hebrea *habar*; Boxhorn la deriva del árabe; Weytsen, del griego (*βαρος* y *φραγής*); Johnson, de las radicales sajonas *healp*, *hall*; Marshall y Xovare, del latín *averare*; Delaborde, Lyon, Caen y Renault, Marghier, etc., ven su origen en las palabras *avere*, *aver*, *habere*, usadas en los siglos XII y XIII por las ciudades marítimas del Mediterráneo para designar las mercancías que componían cargamento de una nave. Como estaba admitido que ciertos accidentes marítimos debían ser soportados por todos, esto dió origen á la expresión *cuenta de avería*, que expresa el concepto de una contribución ó reparto entre los cargadores. Lo más probable, como afirma el Sr. Durán y Bas, es que la palabra avería se deriva del italiano *avaría*, derecho que paga una nave á la entrada de un puerto; palabra que se extendió después á los conceptos antes indicados. La importancia marítima de las ciudades italianas en aquella época es una prueba más que robustece esta opinión. En la acepción primitiva y en la posterior más lata vemos tomada esta palabra en las Ordenanzas de Bilbao.—(N. DEL T.)

(**) Art. 806, C. E.

(a) Desjardins: *Traité de Droit commercial maritime*, tomo IV.

res (*). Las primeras son soportadas en común por el buque, por el flete y por el cargamento; las otras no dan derecho ninguno de reembolso á quien las sufre.

Para que la avería se pueda considerar gruesa ó común es necesario que sea consecuencia de un acuerdo tomado libremente por el capitán, en interés común del buque y de la carga, para librarlos de un siniestro que ponía en peligro su salvamento. Además de esto, es indispensable que el sacrificio dé un resultado útil, ó sea que la carga ó el buque se salven en todo ó en parte. Si todo hubiese perecido, no podría haber ya contribución de las cosas salvadas en beneficio de las perdidas, con lo que cesaría la única razón de ser de la avería común. El Código indica en una larga serie las averías comunes más frecuentes; pero, como es imposible preverlas todas, nos basta con haber expuesto el concepto general que inspira las aplicaciones de la ley (art. 643 (**)).

Constituyen averías particulares los daños que sufren el buque ó el cargamento por caso fortuito ó de fuerza mayor, por vicio propio de las mercaderías ó del buque, ó por culpa imputable al capitán. No pierden este carácter aunque el sacrificio se haya hecho

(*) Art. 808, C. E.

Los gastos menudos y ordinarios propios de la navegación, como los de pilotaje de costas y puertos, los de lanchas y remolques, anclaje, visita, sanidad, cuarentenas, lazaretos y demás llamados de puerto, los fletes de gabarras y descarga hasta poner las mercaderías en el muelle, y cualquier otro común á la navegación, se considerarán gastos ordinarios á cuenta del fletante, á no mediar pacto expreso en contrario (art. 807, C. E.)—
(N. DEL T.)

(**) Art. 811, C. E.

para salvación común, si lo hizo necesario una culpa del capitán ó de la tripulación, puesto que entonces los sacrificados pueden demandar al culpable; sería extraño que el capitán pudiese obligar al cargamento á la contribución, y, por consiguiente, al resarcimiento parcial del daño causado por culpa de él mismo (*).

El abordaje (artículos 660-665).—Una de las averías simples, cada vez más frecuente por la velocidad de los buques de vapor, es el abordaje, que á veces envuelve en la misma ruina á varios buques y pierde irreparablemente ricos tesoros de vidas humanas y de cargamentos preciosos. Para prevenir estos desastres se han hecho convenios internacionales que regulan el encuentro de los buques, y se conmina con severas penas á los capitanes culpables.

A su vez el Código establece las disposiciones con arreglo á las cuales deben distribuirse los daños consiguientes al abordaje, y se proponen diversas hipótesis. Si el abordaje es fortuito, ningún buque tiene derecho que le resarza el otro, puesto que falta el culpable (**). Si el abordaje ocurre por culpa de uno de los buques, éste debe soportar todos los daños y resarcir al otro de ellos (***). Si la culpa es común ó no se puede descubrir el culpable, cada uno soporta sus propios daños, sin derecho á repetirlos del otro; pero ambos son solidariamente responsables de los daños sufridos por las personas y por los cargamentos (****).

La contribución (*****).—Mientras que las averías

(*) Art. 809, C. E.

(**) Art. 830, C. E.

(***) Art. 826, C. E.

(****) Art. 827, C. E.

(*****) Artículos 846 y 869, C. E.

La responsabilidad civil que contraen los navieros en los casos

particulares son soportadas ó pagadas por quien las ha sufrido, aquel que fué sacrificado en interés común tiene derecho al reembolso parcial del daño por aquellos que con su sacrificio obtuvieron la salvación de sus propios bienes de fortuna.

de abordaje, se entiende limitada al valor de la nave con todas sus pertenencias y fletes devengados en el viaje (art. 837, C. E.)

Quando el valor del buque y sus pertenencias no alcanzare á cubrir todas las responsabilidades, tendrá preferencia la indemnización debida por muerte ó lesiones de las personas (artículo 838).

Si el abordaje tuviere lugar entre buques españoles en aguas extranjeras, ó si, verificándose en aguas libres, los buques arribaren á puerto extranjero, el cónsul de España en aquel puerto instruirá la sumaria en averiguación del suceso, remitiendo el expediente al capitán general del departamento más inmediato para su continuación y conclusión (art. 839, C. E.)

Nuestro Código se ocupa también especialmente de *las arribadas forzosas y naufragios*, acerca de los que dicta las importantes disposiciones siguientes:

Arribadas forzosas.—Si estando en viaje llegare á noticia del capitán que habían aparecido corsarios ó buques de guerra contra su pabellón, estará obligado á arribar al puerto neutral más inmediato, dar cuenta á su naviero ó cargadores y esperar la ocasión de navegar en conserva ó á que pase el peligro, ó á recibir órdenes terminantes del naviero ó de los cargadores (art. 622, E. C.) Esta disposición, que es nueva en nuestra legislación comercial y que no encontramos en otros Códigos extranjeros, no puede ser animoso más acertada, pues tiende á no dejar al arbitrio de un capitán y resuelto la norma de conducta que ha de seguir, y que en un arranque de valor podría poner en grave peligro al buque, al cargamento y á las personas que fuesen á bordo.

Si el capitán, durante la navegación, creyere que el buque no puede continuar el viaje al puerto de su destino por falta de víveres, temor fundado de embargo, corsarios ó piratas, ó por cualquier accidente de mar que lo inhabilite para navegar, reunirá á los oficiales, citará á los interesados en la carga que se hallaren presentes y que pueden asistir á la junta sin derecho á

Para determinar con qué cuota deben contribuir los propietarios de las cosas salvadas á indemnizar á los dueños de las cosas perdidas, se encomienda á especiales liquidadores de averías, auxiliados de peritos, la liquidación en el puerto de descarga. Aquélla se

votar; y si, examinadas las circunstancias del caso, se considerase fundado el motivo, se acordará la arribada al puerto más próximo y conveniente, levantando y extendiendo en el libro de navegación la oportuna acta, que firmarán todos. El capitán tendrá voto de calidad, y los interesados en la carga podrán hacer las reclamaciones y protestas que estimen oportunas, las cuales se insertarán en el acta para que las utilicen como tuvieren por conveniente (art. 819, C. E.)

La arribada no se reputará legítima en los casos siguientes: 1.º, si la falta de víveres procediese de no haberse hecho el avituallamiento necesario para el viaje según uso y costumbre, ó si se hubiera inutilizado ó perdido por mala colocación ó descuido en su custodia; 2.º, si el riesgo de enemigos, corsarios ó piratas no hubiere sido bien conocido, manifiesto y fundado en hechos positivos y justificables; 3.º, si el desperfecto del buque proviniese de no haberlo reparado, pertrechado, equipado y dispuesto convenientemente para el viaje, ó de alguna disposición desacertada del capitán; 4.º, siempre que hubiere en el hecho causa de la avería malicia, negligencia, imprevisión ó impericia del capitán (art. 820).

Los gastos de la arribada forzosa serán siempre de cuenta del naviero ó fletante, pero éstos no serán responsables de los perjuicios que puedan seguirse á los cargadores por consecuencia de la arribada, siempre que ésta hubiere sido legítima. En caso contrario, serán responsables mancomunadamente el naviero y el capitán (art. 821).

Si para hacer reparaciones en el buque, ó porque hubiere peligro de que la carga sufriera avería, fuese necesario proceder á la descarga, el capitán deberá pedir al juez ó tribunal competente autorización para el alijo y llevarlo á cabo con conocimiento del interesado ó representante de la carga si la hubiera. En puerto extranjero corresponderá dar la autorización al cónsul español donde le haya. En el primer caso serán los gastos de cuenta del

halla constituida por dos masas: una activa, formada por la valuación total de las averías; otra pasiva, que consta de todas las cosas sacrificadas y salvadas que están sujetas á la contribución.

De la masa activa se excluirán las averías sufridas

naviero, y en el segundo correrán á cargo de los dueños de las mercaderías en cuyo beneficio se hizo la operación. Si la descarga se verificara por ambas causas, los gastos se distribuirán proporcionalmente entre el valor del buque y el del cargamento (artículo 822).

La custodia y conservación del cargamento desembarcado estará á cargo del capitán, que responderá de él á no mediar fuerza mayor (art. 823).

Si apareciere averiado todo el cargamento ó parte de él, ó hubiera peligro inminente de que se averiase, podrá el capitán pedir al juez ó tribunal competente, ó al cónsul en su caso, la venta del todo ó parte de aquél, y el que de esto deba conocer, autorizarla, previo conocimiento y declaración de peritos, anuncios y demás formalidades del caso.

El capitán justificará en su caso la legalidad de su proceder, so pena de responder al cargador del precio que habrían alcanzado las mercaderías llegando en buen estado al puerto de su destino (art. 824).

El capitán responderá de los perjuicios que cause su dilación, si cesado el motivo que dió lugar á la arribada forzosa no continuase el viaje. Si el motivo de la arribada hubiera sido el temor de enemigos corsarios ó piratas, procederán á la salida, deliberación y acuerdo en junta de oficiales del buque é interesados en la carga que se hallaren presentes (art. 825, C. E.)

Naufragios.—Las pérdidas y desmejoras que sufran el buque y su cargamento á consecuencia de naufragio ó encalladura, serán individualmente de cuenta de los dueños, perteneciéndoles en la misma proporción los restos que se salven (art. 840).

Si el naufragio ó encalladura procedieran de malicia, descuido ó impericia del capitán, ó porque el buque salió á la mar no hallándose suficientemente reparado y pertrechado, el naviero ó los cargadores podrán pedir al capitán la indemnización de los perjuicios causados al buque ó al cargamento por el siniestro, con-

por las cosas á las cuales niega la ley el beneficio de la contribución, como las mercaderías que no constan en los conocimientos, los aparejos, las anclas y las cadenas del buque no descritos en el inventario del mismo; con estas sanciones quiso la ley poner un freno á

forme á lo dispuesto en los artículos 610, 612, 614 y 621. (art 841).

Los objetos salvados del naufragio quedarán especialmente afectos al pago de los gastos del respectivo salvamento, y su importe deberá ser satisfecho por los dueños de aquéllos, antes de entregárselos, y con preferencia á otra cualquiera obligación, si las mercaderías se vendiesen (art. 842).

Si navegando varios buques en conserva naufragare alguno de ellos, la carga salvada se repartirá entre los demás en proporción á lo que cada uno pueda recibir. Si algún capitán se negase sin justa causa á recibir la que le corresponda, el capitán náufrago protestará contra él, ante dos oficiales de mar, los daños y perjuicios que de ellos se sigan, ratificando la protesta dentro de las veinticuatro horas de la llegada al primer puerto, é incluyéndola en el expediente que debe instruir con arreglo á lo dispuesto en el art. 612. Si no fuere posible trasladar á los demás buques todo el cargamento náufrago, se salvarán con preferencia todos los objetos de más valor y de menos volumen, haciéndose la designación por el capitán, con acuerdo de los oficiales de su buque (art. 843).

El capitán que hubiere recogido los efectos salvados del naufragio, continuará su rumbo al puerto de su destino, y, en llegando, los depositará con intervención judicial á disposición de sus legítimos dueños. En el caso de variar de rumbo, si pudiere descargar en el puerto á que iban consignados, el capitán podrá arribar á él si lo consintieren los cargadores ó sobrecargos presentes y los oficiales y pasajeros del buque, pero no lo podrá verificar aun con este consentimiento en tiempo de guerra ó cuando el puerto sea de acceso difícil y peligroso. Todos los gastos de esta arribada serán de cuenta de los dueños de la carga, así como el pago de los fletes que, atendidas las circunstancias del caso, se señalen por convenio ó por decisión judicial (art. 844). Si en el buque no hubiere interesado en la carga que pueda satisfacer los gastos y los fletes correspondientes al salvamento, el

las frecuentes simulaciones de los capitanes que pretendían resarcirse á expensas del cargamento y pertrechos no existentes ó destrozados ya por el uso.

De la masa pasiva de las cosas sujetas á la contribución se eliminarán los equipajes salvados, las provisiones de á bordo, los salarios de los marineros, y el flete que estando ganado á todo evento no ha obtenido ventaja con el sacrificio.

La ley fija también el criterio para valuar las cosas sujetas al gravamen y al beneficio de la contribución. Quiere que el buque y las marcaderías salvados ó sacrificados se valúen por su valor real en el puerto de descarga, pues este valor es el que suelen perder los propietarios. Pero, al paso que confiere al buque el derecho de resarcirse de todo el importe de las averías sufridas, le hace contribuir (con injusto favor) sólo con la mitad de su valor y con la mitad del flete, como si no hubiese sido salvado por completo á costa del sacrificio común (*).

juéz ó tribunal competente podrá acordar la venta de la parte necesaria para satisfacerlos con su importe. Lo mismo se ejecutará cuando fuese peligrosa su conservación ó cuando en el término de un año no se hubiese podido averiguar quiénes fueron sus legítimos dueños. El importe líquido de la venta se constituirá en depósito seguro para entregar á sus legítimos dueños (art. 845, C. E.)

(*) **A. Sistema francés-italiano.**—La nave y el flete contribuyen en las averías gruesas ó comunes, la primera por la mitad de su valor en el punto de la descarga, y el segundo también por la mitad de su importe.—Este sistema es seguido en Portugal.

B. Sistema alemán.—La nave contribuye por su valor en el puerto de descarga y el flete por los dos tercios. Este sistema es seguido en los Estados Unidos del Norte de América, si bien en unos Estados el flete contribuye por los dos tercios y en otros por la mitad.

C. Sistema inglés.—La nave contribuye por todo su valor en

Formadas las dos masas, la de las averías y la de las cosas sujetas á la contribución, se hace el ajuste de lo que cada propietario debe contribuir, dividiendo la cuantía de los daños por la cuantía de las cosas sujetas á la contribución. El proyecto de arreglo presentado por los peritos se somete al examen del tribunal ó del cónsul, y el capitán hace efectivo el importe del repartimiento contra los contribuyentes. Las sumas que los propietarios de las cosas salvadas pagan al capitán antes de retirarlas, repártense á tenor de la liquidación entre quienes con la avería común tuvieron una pérdida mayor que la cuota contributiva que ellos mismos deben pagar como todos los demás.

el puerto de arribo y el flete por su importe bruto, deducción hecha de los gastos que la pérdida del buque hubiera ocasionado.

D. Sistema holandés.—La nave contribuye por todo su valor en el puerto de descarga y el flete por su total importe, descontando los sueldos y alimentación de los hombres de mar. Este sistema es seguido por el Código de la República Argentina y por la mayoría de los de la América Central y Meridional.

E. Sistema español.—El buque se tasará por su valor real en el estado en que se encuentre. Los fletes representarán el 50 por 100 como capital contribuyente (art. 854, reglas 7.^a y 8.^a) Se procederá á la distribución del importe de la avería, para lo cual fijará... 3.^o, el 50 por 100 del importe del flete, rebajando el 50 por 100 restante por salarios y alimentos de la tripulación (artículo 858).

Los partidarios del sistema francés-italiano se fundan para defender que el buque debe contribuir tan sólo por la mitad de su valor, en que éste es el medio de salvación y en que pierde ya mucho el que contribuye con la mitad del importe de aquél y la mitad de los fletes, después de haber arriesgado acaso su persona y de haber gastado mucho en un viaje desgraciado, y, por último, en que perteneciendo la nave y el flete á una misma persona, esto es, al naviero, y representando el flete los servicios prestados á las mercaderías en su transporte, á la par que los deterioros y gastos que la nave, aparejos, etc., sufren durante la

SECCION IV

Del contrato á la gruesa, ó préstamo á riesgo maritime.

Bibliografía: ASCOLI: *Prestito á cambio marittimo*. Roma, 1890.—EMÉRIGON: *Traité des assurances et des contrats á la grosse*. Rennes-Paris, 1827, 2 tomos.—MATHIAS: *Das fœnus nauticum, und die geschichtliche Entwicklung der Bodmerei*, 1881.—Además, los autores citados en el núm. 150.

161. NOCIONES. — El préstamo á riesgo marítimo (*) es de dos especies: el necesario, contratado por el capitán para proveer durante el viaje á las ur-

prestación de dichos servicios y á causa de ellos, si la nave contribuyera con todo su valor, se obligaría al naviero á pagar dos veces la contribución debida por los beneficios que hubiese reportado del sacrificio de las cosas pertenecientes á terceros.

Cuán desprovistos de razón están los sostenedores de este sistema se comprende fácilmente, con tener en cuenta que en él se contradice el principio fundamental en materia de repartimiento de averías gruesas, de que debe contribuir todo cuanto se salvó, principio fundado en la más estricta equidad, puesto que en beneficio del todo se hizo el sacrificio de arrojar lo que se perdió, causando el daño que hay que indemnizar. Como consecuencia lógica de esta doctrina, es justo que el buque contribuya por el valor que tenga en el puerto de la descarga, que es lo que el naviero pone á salvo. En cuanto á los fletes, no deja de ser menos justo por idéntica razón, que contribuyan por la mitad de su importe, pues la otra mitad representa lo gastado en los salarios y alimentos de la tripulación, que no se hubieran pagado en el caso de perderse el buque. Por lo que se refiere á los fletes, existe conformidad sustancial en todas las legislaciones, diferenciándose tan sólo en la cantidad que asignan como importe de los salarios y alimentos de la gente de mar.—(N. DEL T.)

(*) Se reputará préstamo á la gruesa ó á riesgo marítimo, aquel en que, bajo cualquiera condición, dependa el reembolso

gentes necesidades del buque (art. 509); y el voluntario, que es un empréstito hecho por los propietarios del buque ó del cargamento para proveerse del dinero que necesitan (artículos 590-603) (*). Lo que hay de característico y de común en ambos es que el buque ó el cargamento sirven de garantía al prestamista; y que, en caso de siniestro, su derecho al reembolso se reduce al valor de las cosas salvadas, y cesa del todo

de la suma prestada y el premio por ella convenido, del feliz arribo á puerto de los efectos sobre que esté hecho, ó del valor que obtengan en caso de siniestro (art. 719, C. E.)

Este contrato, que viene á ser mixto de préstamo y seguro, participa de los elementos de ambos y es uno de los más antiguos del comercio marítimo. Conocido en la India antigua, en Grecia, y principalmente en Roma, con el nombre de *pecunias trajectitia* ó *nauticum foenus*, ha producido inmensas ventajas al comercio, animando las empresas del mar y facilitando los capitales necesarios para reparar, aprovisionar y cargar las naves. Este contrato recibe también los nombres de contrato á la gruesa ventura y préstamo á riesgo marítimo. En Alemania se le da el nombre de *Bodmerci*, en Inglaterra se denomina *Bottomory*, palabras que se derivan de las antiguas *bozem* y *botton*, que significan quilla ó casco de la nave, sobre la que se hacía, especialmente en los tiempos antiguos, el préstamo en un principio.—
N. DEL T.)

(*) **A. Sistema francés.**—Por este sistema, seguido en la mayoría de las naciones, se admiten las dos clases de préstamos, voluntario y necesario.

B. Sistema alemán-belga.—La legislación de Alemania y Bélgica, lo mismo que la de Portugal, sólo se ocupan del préstamo á la gruesa necesario, que es el permitido.

C. Sistema español.—Como el francés.

No cabe duda que los sistemas francés y español, inspirados en el principio de la libre contratación, son los más científicos, pues no hay razón alguna que justifique la prohibición de los préstamos á la gruesa que se han denominado voluntarios.—
(N. DEL T.)

si quedan perdidas por completo (*). Estos dos préstamos son esencialmente distintos y se diferencian en que el necesario goza de un mayor privilegio justificado por su causa, mientras que el voluntario se equipara á cualquiera otro préstamo con garantía del buque ó de la carga (1). Distingúense además esencialmente en que en los préstamos necesarios, el de fecha más reciente prevalece sobre el anterior, para facilitar el crédito al capitán en las urgentes necesidades de la navegación; mientras que en los préstamos voluntarios el más antiguo es preferido al más moderno, pues no hay razón para quitar al prestamista la garantía que ha estipulado para sí (2) (**).

El préstamo debe hacerse por escrito y registrarse en la oficina marítima ó en el consulado del puerto donde se estipuló, y anotarse en el acta de nacionalidad (***). Si falta la escritura, el prestamista pierde

(*) Art. 731, C. E.

(1) Cód. de com., artículos 671 (números 8 y 9), 673 (números 6 y 8), 675 (números 9 y 13).

(2) Cód. de com., artículos 669 y 675 (núm. 13).

(**) Los préstamos hechos durante el viaje tendrán preferencia sobre los que se hicieron antes de la expedición del buque, y se graduarán por el orden inverso al de sus fechas. Los préstamos para el último viaje tendrán preferencia sobre los préstamos anteriores. En concurrencia de varios préstamos hechos en el mismo puerto de arribada forzosa y con igual motivo, todos se pagarán á prorrata (art. 730, C. E.)—(N. DEL T.)

(***) Los contratos á la gruesa podrán celebrarse: 1.º, por escritura pública; 2.º, por medio de póliza firmada por las partes y el corredor que interviniere; 3.º, por documento privado. De cualquiera de estas maneras que se celebre el contrato, se anotará en el certificado de inscripción del buque y se tomará de él razón en el Registro mercantil, sin cuyos requisitos los créditos de este origen no tendrán, respecto á los demás, la preferencia que según su naturaleza les corresponda, aunque la obligación

el derecho al más alto interés que se ha reservado en compensación del riesgo, y debe contentarse con el interés legal; si falta la anotación en el acta de nacionalidad, el prestamista pierde su privilegio (1) (*). Pueden concederse en garantía al prestamista el buque, el flete y la carga, en todo ó en parte, separada ó conjuntamente (**); si el préstamo tiene más valor

será eficaz entre los contratantes. Los contratos celebrados durante el viaje, se regirán por lo dispuesto en los artículos 583 y 611, y surtirán efecto respecto de terceros desde su otorgamiento si fueren inscritos en el Registro mercantil del puerto de la matrícula del buque antes de transcurrir los ocho días siguientes á su arribo. Si transcurriesen los ocho días sin haberse hecho la inscripción en el Registro mercantil, los contratos celebrados durante el viaje de un buque no surtirán efecto respecto de terceros, sino desde el día y fecha de la inscripción. Para que las pólizas de los contratos celebrados con arreglo al núm. 2.º tengan fuerza ejecutiva, deberán guardar conformidad con el registro del corredor que intervino en ellos. En los celebrados con arreglo al núm. 3.º, precederá el reconocimiento de la firma. Los contratos que no consten por escrito, no producirán acción en juicio (art. 720, C. E.)

En el contrato á la gruesa se deberán expresar: 1.º, la clase, nombre y matrícula del buque; 2.º, el nombre, apellido y domicilio del capitán; 3.º, los nombres, apellidos y domicilios del que da y del que toma el préstamo; 4.º, el capital del préstamo y el premio convenido; 5.º, el plazo del reembolso; 6.º, los objetos pignoralados á su reintegro; 7.º, el viaje por el cual se corra el riesgo (art. 721, C. E.)

Los contratos pueden extenderse á la orden, en cuyo caso serán transferibles por endoso, y adquirirá el cesionario todos los derechos y correrá todos los riesgos que correspondieran al endosante (art. 722, C. E.)—(N. DEL T.)

(1) Cód. de com., artículos 509, 590, 591, 675 (núm. 13), 677 (núm. 11).

(*) Art. 720, C. E.

(**) Art. 724, C. E.

que las cosas que le sirven de garantía, el exceso debe reintegrarse al término del viaje, cualquiera que fuese su resultado eventual, con el interés según el curso de la plaza (*).

(*) Art. 726, O. E.

A. Sistema francés-italiano.—El Código de comercio francés, en su art. 318, prohibía el préstamo á la gruesa sobre el flete futuro ó sobre las ganancias esperadas; pero derogado este artículo por leyes posteriores, queda vigente sólo el 319 que prescribe que no puede hacerse á los marineros préstamos sobre sus salarios ó viajes. En Italia, lo mismo que en Francia, sólo se prohíben estos últimos.

B. Sistema alemán-belga.—No se permite el préstamo á la gruesa sobre las ganancias esperadas y sobre los salarios de los marineros, pero sí sobre el flete no devengado.

C. Sistema inglés.—Según el derecho consuetudinario inglés se permite el préstamo á la gruesa, no sólo sobre las ganancias que se esperan, sino hasta sobre los salarios de la tripulación.

D. Sistema holandés-portugués.—Se prohíbe prestar á la gruesa sobre el flete que se ha de ganar, sobre las ganancias que se esperan y sobre los sueldos de la gente de mar. Este sistema es seguido por el Código en la República Argentina y en otros países de América.

E. Sistema español.—No se podrá prestar á la gruesa sobre los salarios de la tripulación ni sobre las ganancias que se esperan. Los fletes no devengados pueden gravarse con préstamo á la gruesa, pues si no existe en el Código vigente disposición expresa que los permita, parece deducirse así del hecho de haber desaparecido la prohibición clara y terminante del Código anterior.

Para prohibir el préstamo á la gruesa sobre los fletes no devengados, sobre las ganancias que se esperan y sobre los salarios de la gente de mar se alegan las razones siguientes: 1.^a que no existen de presente, y como objetos inciertos, no pueden representar un capital que debe ser real y efectivo: 2.^a, tanto los fletes como los salarios no se devengan en casos de apresamiento, abordaje ó naufragio de que resultare la pérdida entera de la nave y el cargamento, y 3.^a, por lo que se refiere á los salarios, el préstamo

Llegada la expedición á su destino, el propietario del buque ó del cargamento obligados, deben reembolsar el préstamo al prestamista, con el interés marítimo convenido. Pero si la cosa vinculada se pierde ó deteriora, su crédito sigue la misma suerte, puesto que se pierde ó se reduce al valor de las cosas salvadas (*). Sin embargo, puede repetir también su crédito con el

sobre ellos constituye una inmoralidad, porque facilitarían la disipación de los mismos, y porque en caso de siniestro no contribuirían los tripulantes á la salvación de la nave y el cargamento con el entusiasmo con que lo harían si tuvieran interés en ello. Que todas estas razones, acusan un desconocimiento completo de la naturaleza jurídica de dichos objetos, verdaderas cosas y verdaderas riquezas, que de un modo trascendental forman parte del patrimonio del cargador ó naviero desde que están contratadas y cuya pérdida puede afectarle sensiblemente, y están inspiradas de un lado en las doctrinas antiguas que no tenían formado de las cosas un concepto tan espiritualista como el de la ciencia moderna; y de otro en el sistema preventivo que quiere llevar al hombre por la mano, para que no se perjudique aun á costa de negar el principio de la libre contratación, hechos son que saltan á la vista y que no necesitan contradicción.

Por lo que se refiere al temor de que los tripulantes que hubieren tomado préstamo á la gruesa sobre los salarios no han de procurar con todo interés el salvamento de la nave, indica además un desconocimiento tal del corazón humano y lo que la historia acredita con repetidos ejemplos, que es cosa no merece ser refutación.

El sistema inglés es, pues, el que se acomoda á los principios científicos y á las conveniencias del comercio.

No concluiremos sin hacer notar la palmaria contradicción en que incurren algunas legislaciones, como la española, permitiendo el préstamo sobre el flete no devengado y prohibiéndolo sobre los salarios, cuando el uno como el otro son igualmente inciertos, y admitiendo el seguro sobre el beneficio probable, al mismo tiempo que rechazan el préstamo á la gruesa sobre él.—(N. DEL T.)

(*) Artículos 731 y 732, C. E.

interés legal, como si no hubiera sido un préstamo á riesgo marítimo, si se suspende el viaje antes de que comiencen los riesgos, si hubo cambio de ruta ó de buque que no obedezca á un caso de fuerza mayor, si quien pidió el préstamo disimuló la importancia de los riesgos, ó si la cosa se perdió por vicio propio ó por culpa del deudor (1) (**). Todas estas sanciones están escritas en la ley para garantía del prestamista, á fin de que no se le imponga un riesgo mayor del calculado al fijar el interés marítimo. Son las mismas reglas que sirven para el contrato de seguro, con el cual tiene íntima analogía el contrato á la gruesa, puesto que el riesgo forma el objeto de uno y otro (**).

SECCIÓN QUINTA

El seguro marítimo.

Bibliografía: VIVANTE: *Le assicurazioni marittime*, tomo II, Hoepli edit., 1890.—EM. CAUVET: *Traité des assurances maritimes*, 2 tomos. Paris, 1879-80.—VOIGT: *Das deutsche Seeversicherung-Recht*. Jena, 1884-87.—ARNOULD: *On the Law of Marine Insurance*, 6.^a ed., 2 tomos. Londres, 1887.

162. NOCIONES.—Este, como cualquiera otro seguro de cosas, es también un contrato de indemnización (véase el núm. 114) que tiene por objeto resarcir

(1) Cód. de com., artículos 597, 598, 599, 600, 603.

(*) Artículos 726 y 729, C. E.

(**) No habiéndose fijado en el contrato el tiempo por el cual el mutuante correrá el riesgo, durará, en cuanto al buque, máquinas, aparejo y pertrechos, desde el momento de hacerse éste á la mar hasta el de fondear en el puerto de su destino, y en

al perjudicado por un siniestro (*). También en este contrato halla su límite infranqueable la voluntad de los contrayentes en la prohibición de asegurar cosas no existentes ó sumas superiores al justo valor de las cosas aseguradas; el asegurado podrá volver á colocarse por el asegurador en la misma situación en que se hallaría si no hubiese sufrido el siniestro, pero nada más. La tolerancia de la ley se convertiría en un cebo para los culpables olvidos de los navieros y para los siniestros fraudulentos, tanto más deplorables cuanto que no sólo atentarian contra los bienes

cuanto á las mercaderías, desde que se carguen en la playa ó muelle del puerto de la expedición, hasta descargarlas en el de consignación (art. 733, C. E.)

Si en un mismo buque ó carga concurrieren préstamo á la gruesa y seguro marítimo, el valor de lo que fuere salvado se dividirá, en caso de naufragio, entre el mutuante y el asegurador, en proporción del interés legítimo de cada uno, tomando en cuenta, para esto, únicamente el capital, por lo tocante al préstamo, y sin perjuicio del derecho preferente de otros acreedores (art. 735, C. E.)—(N. DEL T.)

(*) Para ser válido el contrato de seguro marítimo, habrá de constar por escrito en póliza firmada por los contratantes. Esta póliza se extenderá y firmará por duplicado, reservándose un ejemplar cada una de las partes contratantes (art. 737, C. E.)

La póliza del contrato de seguro contendrá, además de las condiciones que libremente consignen los interesados, los requisitos siguientes: 1.º, fecha del contrato con expresión de la hora en que queda convenido; 2.º, nombres, apellidos y domicilios del asegurador y asegurado; 3.º, concepto en que contrata el asegurado, expresando si obra por sí ó por cuenta de otro. En este caso, el nombre, apellidos y domicilio de la persona en cuyo nombre hace el seguro; 4.º, nombre, puerto, pabellón y matrícula del buque asegurado ó del que conduzca los efectos asegurados; 5.º, nombre, apellido y domicilio del capitán; 6.º, puerto ó rada en que han sido ó deberán ser cargadas las mercaderías aseguradas; 7.º, puerto de donde el buque ha partido ó debido

de los comerciantes, sino contra las vidas de los marineros y pasajeros (*).

También aquí suele hacer el negocio una empresa que ejerce sistemáticamente la industria de los seguros, atendiendo con el fondo de las primas al pago de los siniestros; y como en toda especie de seguros son elementos esenciales, un riesgo que amenace al patrimonio del asegurado y que se acepta por la empresa aseguradora, un premio que es el correlativo del riesgo y se valúa guiándose por la experiencia (véanse los números 109 y siguientes). También puede asegurarse todo el que tenga un interés que preservar contra los azares de la navegación: el naviero, el cargador, el prestamista á riesgo marítimo, y en ge-

partir; 8.º, puertos ó radas en que el buque debe cargar, descargar ó hacer escalas por cualquier motivo; 9.º, naturaleza y calidad de los objetos asegurados; 10, número de los fardos ó bultos de cualquier clase, y sus marcas, si las tuvieren; 11, época en que deberá comenzar y terminar el riesgo; 12, cantidad asegurada; 13, precio convenido por el seguro, y lugar, tiempo y forma de su pago; 14, parte del premio que corresponda al viaje de ida y al de vuelta, si el seguro fuese á viaje redondo; 15, obligación del asegurador de pagar el daño que sobrevenga á los efectos asegurados; 16, el lugar, plazo y forma en que habrá de realizarse el pago (art. 738, C. E.)—(N. DEL T.)

(*) Si el capitán contratare el seguro, ó el dueño de las cosas aseguradas fuere en el mismo buque que las portare, se dejará siempre un 10 por 100 á su riesgo, no habiendo pacto expreso en contrario (art. 750, C. E.)

En el seguro del buque se entenderá que sólo cubre el seguro las cuatro quintas partes de su importe ó valor, y que el asegurado corre el riesgo por la quinta parte restante, á no hacerse constar expresamente en la póliza pacto en contrario. En este caso y en el del artículo anterior, habrá de descontarse del seguro el importe de los préstamos tomados á la gruesa (art. 751 C. E.)—(N. DEL T.)

neral todo acreedor privilegiado sobre el buque, el flete ó el cargamento.

Todas las cosas expuestas á los riesgos del mar pueden ser objeto de este contrato: el buque con sus pertrechos, el flete que se perdería para el naviero si no llegaran las mercancías á su destino, las mercaderías, las sumas prestadas á la gruesa que se pierden para el prestamista de perderse las cosas que las garantizan (*). Han caducado las numerosas prohibiciones que durante siglos impidieron al seguro marítimo desplegar todo su poder de resarcimiento; se ha levantado la prohibición de asegurar el flete y el beneficio esperado con la expedición de las mercancías, aun cuando de este modo se corre el peligro de que sabiendo el capitán y el cargador que han de reintegrarse por la compañía del provecho total esperado del viaje, se ahorren desde el principio las incertidumbres y las fatigas de hallarlo con un siniestro doloroso (**). No queda más prohibición que la de asegurar

(*) Art. 743, C. E.

(**) A. *Sistema alemán-inglés*.—Pueden ser objeto del contrato de seguro las ganancias que se esperan. Este sistema es seguido, además de en Alemania, Inglaterra é Italia, en Holanda, Portugal, Bélgica, Estados Unidos del Norte de América, República Argentina, etc. En Francia parece que se han derogado los preceptos del Código de comercio que prohibían el seguro del flete como el de las ganancias esperadas.

B. *Sistema español*.—El seguro de beneficios se regirá por los pactos en que convengan los contratantes; pero habrá de consignarse en la póliza: 1.º, la cantidad determinada en que fija el asegurado el beneficio una vez llegado felizmente y vendido el cargamento en el puerto de destino; 2.º, la obligación de reducir el seguro, si comparado el valor obtenido en la venta descontado gastos y fletes con el valor de compra, resultare menor que el valuado en el seguro (art. 748, C. E.) Como se ve, concuerda con las legislaciones mencionadas. —(N. DEL T.)

los salarios del hombre de mar, para interesarle en el salvamento del buque y de la carga; pero también desaparecerá, porque la mejor garantía del naviero está en el interés que tienen los marineros en salvar su propia vida, juntamente con el buque confiado á ellos (*). Naturalmente, y ni siquiera es menester indicarlo, nadie puede asegurar las cosas que no corren ningún riesgo: así, ninguno puede asegurar las sumas obtenidas por un contrato á la gruesa, porque está exento de la obligación de restituirlas si acontece un siniestro, y el riesgo de su pérdida pesa todo sobre el prestamista (art. 607).

163. RIESGOS ASEGURADOS.—Por lo común, los aseguradores responden de todos los accidentes marítimos que sufran el buque y el cargamento durante el viaje, debiendo comprenderse entre ellos todos los siniestros fortuitos que amenazan en el mar á la cosa asegurada y tienen por causa el mar, como el naufragio, el abordaje, la echazón, la explosión y la piratería (art. 615) (**). No responden de los siniestros causados por culpa del asegurado ó por vicio propio del buque,

(*) **A. Sistema francés.**—En Francia, conforme á la ley de 12 de Agosto de 1885, lo mismo que en Bélgica, Inglaterra, Estados Unidos del Norte de América, se permite el seguro sobre los sueldos de la tripulación.

B. Sistema italiano.—Según este sistema, seguido en Portugal, Holanda, República Argentina, Brasil, está prohibido el seguro sobre los indicados sueldos.

C. Sistema español.—En España, con arreglo al art. 781 del Código, núm. 3.º, será nulo el contrato de seguros que recaere sobre los sueldos de la tripulación.

Optamos por el sistema francés, dando por reproducidas aquí las razones que aducimos al ocuparnos del contrato de préstamo á la gruesa (nota al núm. 161.)—(N. DEL T.)

(**) Art. 755, C. E.

porque la seguridad de las dotaciones y de los viajeros, la protección y el crédito del comercio nacional, exigen que todo naviero procure con la mayor diligencia el buen armamento de los buques, y no tendría eficacia ningún pacto en contrario. Tampoco responden de los siniestros causados por culpa ó baratería del capitán y de la tripulación, aun cuando al naviero y al cargador les es lícito resguardarse de este peligro. Por último, salvo pacto en contrario, no responden de los riesgos de guerra (*); y es una regla favorable, tanto á los aseguradores que por falta de sistemática experiencia no podrían señalar anticipadamente un premio adecuado para un riesgo tan variable, como á los asegurados que se ahorran un aumento de prima por un riesgo afortunadamente rarísimo (1).

164. RESOLUCIÓN DEL CONTRATO.—Para que exista correspondencia entre el riesgo y el premio mientras dura el contrato, también aquí la ley y las pólizas defienden á los contratantes con algunas cláusulas resolutorias.

Cambio de derrotero y de buque.—El beneficio del seguro se pierde por el asegurado que expide el buque por otra vía, que cambia la derrota, que carga las mercaderías en un buque diverso del pactado, puesto que agrava voluntariamente el riesgo. Si el cambio fuese por fuerza mayor, tendrán que pasar por él los aseguradores como uno de los riesgos que aceptaron (**).

(*) Art. 756, C. E.—El Código español obliga á los aseguradores á indemnizar los perjuicios ocasionados por la declaración de guerra, retención por orden de potencia extranjera, represalias, etc. (art. 755, núm. 10, C. E.)—(N. DEL T.)

(1) Cód. de com., artículos 616, 618.

(**) Art. 760, C. E.

También el retraso en la salida puede producir un aumento del riesgo, puesto que éste varía muchísimo según las estaciones. Pero, como el Código no pronuncia la caducidad del seguro por la salida del buque con retraso, corresponderá al juez determinarla cuando la tardanza produzca un cambio esencial en los riesgos (1) (*).

Venta de la cosa asegurada.—El cambio de propiedad del buque puede también alterar en gran manera la importancia del riesgo, puesto que la mala fe de los navieros tiene una gran participación en los siniestros marítimos. Por esto, la venta del buque rescinde el seguro; á menos que los aseguradores no hayan continuado cumpliendo el contrato después del cambio de propietario (art. 439). Mas no se crea que la venta de las mercaderías en viaje rescinde el seguro; porque su propietario, que se queda en tierra y no tiene ninguna relación con el capitán, no puede influir sobre el riesgo (art. 604). Por último, paréceme indudable que el cambio de propietario no rescinde el seguro, cuando las mercancías se aseguraron «por cuenta de quien corresponda»; puesto que el asegurador, al aceptar esta cláusula, demostró serle indiferente la persona del asegurado (**).

(1) Cód. de com., artículos 432, 617, 633.

(*) Art. 781, C. E.

(**) *A. Sistema alemán.*—Según este sistema, seguido en Portugal, Holanda, República Argentina, Inglaterra, Estados Unidos del Norte de América, etc., la venta de las mercaderías deja subsistente el contrato de seguros.

B. Sistema italiano.—Dijimos, al tratar de los seguros, que según la legislación italiana, la venta de la cosa asegurada producía la rescisión del contrato. Este principio es aplicable, según Marghieri, á toda clase de seguros, y, por tanto, á los ma-

Cambio de capitán.—Aun cuando la honradez y el valor del capitán ejercen decisiva influencia en la fortuna del viaje, sin embargo, el seguro suele quedar en vigor á pesar de su relevo; y es para no constreñir al naviero á conservar el mando á un capitán sospechoso ó culpable, que ya no goza de su confianza. Pero si los aseguradores aceptaron los riesgos de batería de un capitán indicado nominalmente en la póliza y se le releva por otro, quedan libres de la obligación de responder de los siniestros causados por culpa del capitán que le sustituya (1).

165. EL SINIESTRO.—*Avisos del siniestro* (art. 626).—El asegurado tendrá que notificar al asegurador todos los avisos concernientes al riesgo, dentro de los tres días de haberlos recibido. Enterado del siniestro, el asegurador podrá socorrer al capitán víctima del accidente, suministrándole las sumas necesarias para reparar el barco, para fletar un remolcador, para poner de nuevo á flote el buque encallado. Las compañías

rítmicos. Vivante sostiene lo contrario, como se ve en el texto. La pretensión de este último autor es muy racional y está inspirada, sin duda, en las conveniencias del comercio.

C. Sistema español.—En el contrato de seguros marítimos no encontramos disposición alguna acerca de la materia que nos ocupa. El art. 401 ya citado, al hablar de los seguros terrestres, hace distinción, según vimos, entre cosas muebles é inmuebles, pero esta distinción no la creemos aplicable á los seguros de transportes, tanto terrestres como marítimos, por las razones que se aducen en el texto. Incluida además en la sección que trata de los seguros contra incendios, á éstos sólo debe referirse y si la distinción entre inmuebles y muebles obedece á la naturaleza diversa de los riesgos, que permanece inalterable en los primeros, y que puede variar en los segundos con el cambio de dueño, esta variación se hace imposible, como afirma el autor, en las mercancías que van de transporte.—(N. DEL T.)

(1) Cód. de com., artículos 617, 618.

que mantienen en los puertos más frecuentados representantes encargados de velar por sus intereses, podrán también vigilar por medio de ellos para que las reparaciones se hagan con economía, indagar las causas del siniestro y reunir las pruebas de ellas para ejercitar la acción de reembolso contra los culpables, si los hay (*).

Obras y gastos de salvamento (art. 629).—Por medio de sus agentes, y el primero de ellos el capitán, el asegurado debe hacer cuanto es posible para recuperar y conservar las cosas que peligran con el siniestro, empleando la misma diligencia que usaría si no estuviese garantizado por el seguro. Si desatiende este deber no pierde todo derecho al resarcimiento, pero perderá tanta parte de la indemnización como importare el daño que se pudo evitar con diligencia. Podrá pedir al asegurador el reembolso de los gastos hechos y probados, pero sólo hasta la cuantía del valor de las cosas recobradas. Aun cuando el salvamento se efectúa en interés de los aseguradores, la ley quiso limitar su responsabilidad para no exponerlos al peligro de pagar una suma desmedida, de la cual no podrían probar las exageraciones fácilmente combinadas por los capitanes con ayuda de peritos prevaricadores y venales.

166. EL RESARCIMIENTO.—Para obtener el resarcimiento del siniestro sufrido, el asegurado puede ejercitar la acción de avería ó la acción de abandono. Con

(*) Art. 765. Deberá comunicar el asegurado al asegurador, por el primer correo siguiente al en que él las recibiere, y por telégrafo, si lo hubiere, las noticias referentes al curso de la navegación del buque asegurado y los daños ó pérdidas que sufrieren las cosas aseguradas, respondiendo de los daños y perjuicios que por su omisión se ocasionaren (artículo citado).—(N. DEL T.)

aquella sólo puede reclamar la indemnización del daño sufrido y rigurosamente probado; con ésta puede exigir la suma entera asegurada, con tal de que abandone al asegurador la propiedad de lo que se salvó ó pueda salvarse del siniestro.

El abandono (artículos 632-641).—El derecho de abandonar la propiedad del buque ó del cargamento para recibir en cambio la indemnización entera constituye un favor excepcional, extraño á los otros ramos del seguro, concedido al asegurado para ahorrarle los retrasos de la liquidación, los riesgos del salvamento y las dificultades de la prueba. Indudablemente agrava la condición del asegurador, que, contra la índole de su propia industria, se ve obligado á hacerse propietario de mercaderías y de buques averiados; y sería causa de gravísimos abusos en perjuicio suyo si el derecho á ejercitar el abandono no se limitase á unos pocos casos enumerados por la ley y en términos muy breves, transcurridos los cuales el asegurado debe dirigirse por la vía normal ejercitando la acción de avería.

El abandono de la cosa asegurada, como todo lo que es un acto de transmisión de la propiedad, sólo puede hacerlo válidamente el propietario. El abandono debe comprender todas las cosas que forman el objeto del seguro, y no puede hacerse de una parte de ellas; así, el abandono del buque comprende el de sus pertrechos y respetos si se aseguró armado; el abandono de las mercaderías comprende el del beneficio esperado de ellas. Una vez hecho y aceptado por el asegurador, es irrevocable el abandono; y las cosas abandonadas, incluso las que se recobren después, pasan á ser propiedad del asegurador desde el día en que el asegurado declaró valerse de aquel derecho.

La libre voluntad de los contratantes puede limitar,

aumentar ó excluir del todo los casos de abandono indicados en la ley; y, en efecto, muchas pólizas los restringen y determinan sus condiciones con exactitud matemática, para poner un freno á los frecuentes abusos de los asegurados. Los casos en que por la ley tienen derecho éstos al abandono son: el naufragio, la inhabilitación del buque para seguir navegando, la pérdida ó el desmejoramiento de las cosas aseguradas por tres cuartas partes de su valor, el apresamiento y la detención forzada con tal de que en tres ó seis meses (según las distancias) no haya sido posible rescatar el buque (*).

Liquidación de averías.—Cuando el siniestro no alcanza las proporciones que autorizan el abandono (y será el caso más frecuente) ó cuando el asegurado no quiere valerse de este favor de la ley, puede ejercitar la acción de avería. Si la cosa asegurada sufrió una avería particular, el asegurador deberá resarcirla por completo cuando la ha asegurado por todo su valor; deberá resarcirla en proporción de la suma asegurada, cuando queda al descubierto una parte del riesgo y fué aceptada por otros aseguradores. Si hubo una avería común, hay que distinguir si el sacrificio recayó en la cosa asegurada; ó si, habiéndose salvado, debe contribuir al reembolso de las cosas sacrificadas. En el primer caso, el asegurador debe resarcir sin dilación la pérdida; y, como subrogado en los derechos del asegurado, exigirá la contribución á los propietarios de las cosas salvadas. En el segundo caso, contraerá por cuenta del asegurado la obligación de contribuir (**).

(*) Art. 789, C. E.

(**) Artículos 774 y 775, C. E.

El pago.—El asegurado debe suministrar al asegurador la prueba del daño sufrido, á fin de que éste pueda con conocimiento de causa pagar, reducir ó rehusar la indemnización (art. 627) (*). La relación del capitán servirá mejor que ningún otro documento para probar el siniestro, puesto que está escrita por quien fué testigo de él enseguida de la arribada, y la confirman ante el magistrado la tripulación y los pasajeros. Pero cualquiera otra especie de prueba es suficiente, si basta para convencer al juez del siniestro y del daño sufrido por el asegurado. Para evitar el peligro de que el mismo sea pagado más de una vez por varias compañías, ignorándolo una de la otra, la ley le obliga á declarar todos los seguros que hizo ó que ordenó sobre los mismos riesgos, conminándole con la pérdida de todo derecho á indemnización si hace una declaración fraudulenta (art. 638).

A las pruebas aducidas por el asegurado para demostrar el daño sufrido, podrá oponer el asegurador otras pruebas para eludir su propia responsabilidad. Pero con el fin de que el seguro, como es su objetivo, no tarde en volver á colocar al asegurado en la condición en que estaba antes del siniestro, la ley autoriza al juez para condenar provisionalmente al asegurador, con tal de que el asegurado afiance á satisfacción.

(*) Artículos 769 y 770, C. E.
