

El presidente y su recién llegado gabinete sustituyeron al Congreso como principal fuente legislativa".³⁰

La idea de que "el gobierno debe ser lo bastante fuerte para proteger los intereses del pueblo, y un pueblo lo bastante fuerte y bien informado para mantener el control soberano de su gobierno, como único baluarte de libertad continua"³¹ es la tesis que refuerza la intervención del estado en la economía.

El New Deal es el más claro ejemplo de que no existe contradicción entre Estado y Capital, sino que con una forma de combinación adecuada, el primero permite la reproducción del segundo y éste a su vez legitima la función del otro. Son Estado y Capital, dos entes que se complementan y hacen la estructura del sistema capitalista.

³⁰ Idem., p. 323.

³¹ Eliot Morison, *op. cit.*, p. 743.

BIBLIOGRAFÍA

- Eliot Morison, Samuel, *et al.*, *Breve Historia de los Estados Unidos de América*, Trad. Durán D'Odión *et al.*, México: Fondo de Cultura Económica, 1978.
- Fainsod Merle y Lincoln Gordon *Government and the American Economy* 2a. ed. New York: Norton and Company Inc., 1948.
- Faulkner, Harold Underwood, *American Economy History*, New York: Harper and Brother Publishers, 1949, 6a. ed.
- Galgano, Francesco, *Le istituzioni dell'Economia Capitalistica*, Bologna: Zanichelli, 1974, rad. Raúl Brañes para la Maestría de Derecho Económico, U.A.M., X (Circulación restringida).
- Graham, George A. y Henny Reining, *Regulatory Administration*, New York: John Wiley and Sons, Inc., 1943.
- Gramsci, Antonio, *Cuadernos de la Cárcel: Americanismo y Fordismo*, Trad. José M. Arico. México, Juan Pablos, 1975.
- Kirkland, Edward C. *Historia Económica de los Estados Unidos*. Trad. Eugenio Imaz. México: Fondo de Cultura Económica, 1941.
- Kuhnl, Reinhard, *Liberalismo y Fascismo dos formas de dominio*, Barcelona: Libros de Confrontación, 1978.
- Lyon, Levert S. *et al.*, *Government and Economic Life* Vol. I, Washington: The Brookings Institution, 1939.
- Paul, Adams Willi, *Los Estados Unidos de América*, 4a. ed., México: Siglo XXI, 1980.
- Paulanzas, Nicos, *Poder Político y Clases Sociales*, México: Siglo XXI, 1979.

EL SEGURO MARÍTIMO EN MÉXICO

ROBERTO RIVERA Y RIVERA

Antecedentes

Cádiz fue el primer puerto de partida para las Indias después del descubrimiento de América y al crearse en 1503 la Casa de la Contratación de Sevilla, este puerto se convirtió en el centro del comercio de ultramar.

Por Real Cédula de 1529, Carlos I abrió al tráfico con las Indias los puertos peninsulares de Bayona, La Coruña, Avilés, Laredo, Bilbao, San Sebastián, Málaga y Cádiz, además del de Sevilla.¹

Hasta donde he podido averiguar, las Ordenanzas de Burgos para los Seguros Marítimos de 1537 son las primeras ordenanzas españolas que regulan el seguro marítimo en los viajes de las Indias Occidentales a España.²

Las Ordenanzas para los Seguros Marítimos que formaron en 1555 el Prior y Cónsules de la Universidad de Mercaderes de Sevilla, con respecto a la navegación a las Indias Occidentales,³ no sólo regulan *in extenso* el seguro del tráfico de ida y de venida a Indias, sino que obtienen los textos y condiciones de las políticas generales de ida, de venida de las Indias (ambas cubriendo mercancías) y la de cascos de navíos de Indias.

La póliza de ida a Indias⁴ dice que siendo el riesgo para Nueva España, entiéndase "...que han de correr los dichos aseguradores, el riesgo, hasta que las mercaderías sean descargadas en San Juan de Lúa (sic) en barcos, y las lleven a la Vera Cruz y allí sean descargadas en buen salvamento."

Esta práctica, por cierto, se siguió hasta que se construyó el actual puerto, a principios de este siglo.

Durante el reinado de Felipe II, tanto por sus tendencias centralizadoras como, sin duda, por los esfuerzos de los comerciantes de Sevilla, se derogó, en 1579, la Real Cédula de 1529 que había abierto al tráfico con las Indias los puertos peninsulares antes citados y quedó Sevilla como único puerto para los viajes de ida y de venida.⁵

¹ Ots Capdequí, J. M., *El Estado Español de las Indias*, Fondo de Cultura Económica, México, 1941, quinta reimpresión, 1976, p. 39.

² Hors y Baus, Pedro, *Tratado de los seguros de transporte*, Editorial Gustavo Gili, S. A., Barcelona, 1945, Ordenanzas III, p. 629; Ordenanza XXXV, p. 649.

³ Hors y Baus, Pedro, *op. cit.*, pp. 653-665.

⁴ Hors y Baus, Pedro, *op. cit.*, p. 660.

⁵ Ots Capdequí, *op. cit.*, p. 39.

Las Ordenanzas del Consulado de los Mercaderes de la Nueva España, confirmadas por el Rey de España el 24 de julio de 1604 establecieron que los seguros en la Nueva España debían regirse por las Ordenanzas de Sevilla de 1555.^{5 bis}

En 1737, La Universidad y Casa de Contratación de la Villa de Bilbao promulgó sus Ordenanzas que rigieron nuestro seguro marítimo no sólo hasta el fin de la Colonia sino hasta la promulgación de nuestros códigos de comercio, de mediados o casi fines del siglo XIX.⁶

Riesgos cubiertos

Los seguros hechos durante la Colonia y hasta la promulgación de los códigos, se hacían contra todo riesgo, para usar la terminología actual.

Los códigos de comercio mexicanos adoptaron el sistema del Código de Comercio español de D. Pedro Sainz de Andino (1828)⁷ que cubre determinados riesgos, a convenir durante la contratación.

Esa práctica se siguió en el mercado hasta que aparecieron las pólizas posteriores a las leyes de seguros de 1935, cuando se adoptaron, por la década de los cincuenta, las siguientes pólizas, en uso hoy en día, que amparan los siguientes intereses:

- a) mercancías.
- b) construcción de buques

⁵ bis Ruiz Rueda, Luis, *El Contrato de Seguro*, Editorial Porrúa, S. A., México, D. F., 1978, p. 23.

⁶ *Ordenanzas de la Ilustre Universidad y Casa de Contratación de la M. N. y M. L. de Villa de Bilbao*. Reimpresión a costa de la misma Universidad y Casa de Contratación, Bilbao, 1814, Capítulo veinte y dos, fojas 152 a 172.

⁷ *Código de Comercio*, Oficina de D. L. Amarita, Madrid, 1829, Arts. 861 y 862, pp. 362 y 363.

"Art 861.—Corren por cuenta y riesgo del asegurador todas las pérdidas y daños que sobrevengan a las cosas aseguradas por varamiento ó empeño de la nave con rotura ó sin ella, por tempestad, naufragio, abordage, casual, cambio forzado de ruta, de viage, ó de buque; por echazón, fuego, apresamiento, saqueo, declaración de guerra, embargo por orden del Gobierno, retención por orden de potencia estrangera, represalias, y generalmente por todos los accidentes y riesgos de mar.

"Los contratantes podrán estipular las escepciones que tengan por conveniente haciendo necesariamente mención de ellas en la poliza, sin cuyo requisito no surtirán efecto.

"Art. 862.—No son de cuenta de los aseguradores los daños que sobrevengan por alguna de las causas siguientes:

"Cambio voluntario de ruta, de viage, ó de buque sin consentimiento de los aseguradores.

"Separación espontánea de un convoy, habiendo estipulación de ir en conserva con él.

"Prolongación de viage á un puerto mas remoto del que se designó en el seguro.

"Disposiciones arbitrarias y contrarias á la poliza del fletamento, ó al conocimiento de los navieros, cargadores y fletadores, y baraterías del capitán ó del equipage, no habiendo pacto espreso en contrario.

"Mermas, desperdicios y pérdidas que procedieren del vicio propio de las cosas aseguradas, como no se hubieren comprendido en la poliza por cláusula especial."

- c) cascos de buques
- ch) fletes
- d) desembolsos y exceso de responsabilidad
- e) responsabilidad del naviero derivadas del ejercicio de la navegación. (Esta última, en la práctica internacional, se llama póliza de protección e indemnización y en inglés, *Protection & Indemnity* y sus siglas son P and I).

La mayoría de las pólizas conceden una cobertura básica en condiciones generales, la cual se puede ampliar para cubrir una gama grande de averías particulares.

Mercancías

En los seguros de mercancías esa cobertura básica se llama, en México, riesgos ordinarios de tránsito y libre de avería particular en la práctica internacional (en inglés "free of particular average" y sus siglas son F.P.A.).

La póliza actual de mercancías cubre embarques terrestres, marítimos, aéreos o postales. Me referiré sólo a la cobertura del transporte marítimo.

La cláusula 4a. de las condiciones generales dice:

"RIESGOS CUBIERTOS: Este seguro exclusivamente:

- "a) los daños materiales causados a los bienes por incendio, rayo y explosión: o por varada, hundimiento o colisión del barco;
- "b) La pérdida de bultos por entero caídos al mar durante las maniobras de carga, transbordo o descarga; y
- "c) La contribución por el asegurado a la avería gruesa o general y a los cargos de salvamento..."

El apartado b), en mi opinión, tiene un error, pues resulta hasta curioso eso de sólo cubrir la pérdida de bultos por entero caídos al mar durante las maniobras de carga, transbordo o descarga.

Eso puede ocurrir más fácilmente cuando se alije por medio de chalanes o gabarras aunque no es imposible que suceda en maniobras de carga o descarga en muelles.

En la práctica internacional, se cubre cualquier pérdida de bultos por entero caídos durante dichas maniobras. La cláusula del Instituto de Londres así la cubre.⁸

En consecuencia, se debe sugerir a las autoridades correspondientes y a la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros que se supriman las palabras "al mar", de este apartado b).

⁸ Instituto Cargo Clauses (F.P.A.) 1/1/63 líneas 38 y 39 *Marine Insurance Clauses*, Witherby & Co. Ltd. Londres, 1972, p. 36.

Buques

La póliza de buques, en condiciones generales, cubre exclusivamente:

"a) La pérdida total real o implícita del buque, causada como consecuencia de los siguientes peligros en mares, esteros, puertos, canales, ríos, lagos, varaderos, diques, dársenas y viaductos;

"La furia de los elementos;

"Explosión y rayo;

"Varada, hundimiento, incendio y colisión del buque; y

"b) La contribución que corresponda al buque, hasta por su valor asegurado, en la avería gruesa o general y en los cargos de salvamento o de auxilio..." ..

De acuerdo con el art. 848 del Código de Comercio la pérdida total implícita, llamada pérdida total presunta, en España, no se pagará a menos que los gastos de recuperación o reparación del buque alcancen las tres cuartas partes del valor dado al buque en la póliza.

Las averías particulares, la responsabilidad civil por abordajes y otros riesgos, se cubren por endoso que se anexa a la póliza.

Desembolsos y exceso de responsabilidad

Este seguro, en realidad complementario de la póliza de buques cubre:

"a) El exceso de valor del buque cuando ocurra la pérdida total, real o implícita, del mismo como consecuencia de los siguientes peligros en mares, esteros, puertos, canales, ríos, lagos, varaderos, diques, dársenas y viaductos;

"La furia de los elementos;

"Explosión y rayo; y

"Varada, hundimiento, incendio y colisión del buque.

"b) La contribución que, de acuerdo con el Derecho Mexicano, las reglas de York-Amberes, si así se pacta, o las leyes o prácticas extranjeras que sean aplicables, corresponda al buque en la avería gruesa o general y en los cargos de salvamento o de auxilio no recuperables totalmente de la póliza de buques debido a la diferencia entre el valor convenido del buque en dicha póliza (o cualquier valor reducido resultante de la disminución de tal valor o cualquier valor menor que resulte por demérito del buque como consecuencia de daños sufridos por el mismo) y el valor asignado a la embarcación con objeto de contribuir a la avería gruesa o general, al salvamento o a los gastos de salvamento o auxilio, siendo la responsabilidad de la Compañía por este

seguro aquel tanto por ciento de dicha cantidad no recuperable que exista entre la suma asegurada por esta póliza y dicha diferencia.

"c) Los gastos de demandas, juicios y gestiones, no recuperables totalmente de la póliza de buques debido a la diferencia entre el valor convenido del buque en dicha póliza (o cualquier valor menor que resulte por demérito del buque como consecuencia de daños sufridos por el mismo) y el valor asignado al buque con objeto de determinar la suma recuperable de la mencionada póliza de buques, siendo la responsabilidad de la Compañía por este seguro aquel tanto por ciento de dicha cantidad no recuperable que exista entre la suma asegurada y dicha diferencia."

Fletes

Los fletes efectivamente devengados en un contrato de alquiler de buques (charter party) se cubren en la póliza de fletes como sigue:

"a) La pérdida de los fletes efectivamente devengados cuando ocurra la pérdida total real o implícita del buque como consecuencia de los siguientes peligros en mares, esteros, puertos, canales, ríos, varaderos, diques, dársenas y viaductos;

"La furia de los elementos;

"Explosión y rayo;

"Varada, hundimiento, incendio y colisión del buque;

"Asimismo se cubrirá la pérdida de los fletes cuando se carezca de noticias del buque conforme a lo previsto por el Código de Comercio Mexicano para el abandono del mismo, conveniéndose en reducir en una 4a. parte de los plazos que establecen dicho ordenamiento si los fletes los devenga, un buque que navegue con fuerza de vapor o de motor; y

"b) La contribución que corresponda a los fletes, hasta por su valor asegurado, en la avería gruesa o general y en los cargos de salvamento o de auxilio."

Las excepciones son la póliza de construcción de buques, que cubre los riesgos del astillero y de la botadura y la de la responsabilidad del naviero que cubre una larga lista de ellas, tales como:

- lesiones, enfermedades y muerte accidental de personas que no sean tripulantes;
- gastos de repatriación de sustituto de la tripulación;
- lesiones, enfermedades y muerte accidental de tripulante;
- daños o pérdidas de bienes propiedad de tripulantes o de otras personas;
- indemnización por desempleo debido a naufragio;
- gastos originados por desviación de ruta;

- gastos originados por polizones y refugiados;
- gastos de salvamento de vidas humanas;
- indemnizaciones por abordajes, no recuperables de la póliza de buques;
- responsabilidades por contaminación;
- responsabilidades por daños asumidos en contratos de remolque;
- responsabilidad por remoción de restos de un naufragio;
- gastos de cuarentena;
- responsabilidad del porteador por daños o pérdidas de la carga;
- daños a bienes a bordo del buque, que no formen parte del mismo;
- contribución del buque en avería gruesa, no recuperable por razón de algún incumplimiento del contrato de transporte;
- contribución del buque en avería gruesa, no recuperable de las pólizas de buques;
- multas por:
 - a — negligencias en el mantenimiento de condiciones adecuadas de trabajo o en el mantenimiento del buque;
 - b — negligencia en relación con la carga;
 - c — contrabando;
 - ch — contravenciones a las leyes migratorias;
 - d — contaminación de aceite u otras sustancias;
 - e — actos del capitán o tripulación en el curso de la navegación; y
- gastos de demandas, juicios y viajes.

Derecho positivo

Los seguros marítimos en México, desde fines del siglo pasado, se han regulado por las disposiciones del Libro Tercero del Código de Comercio vigente. De aquí en adelante me referiré a la Ley Sobre el Contrato de Seguro y a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, por sus siglas: LCS y LNCM.

Desde 1935 la LCS lo regula en parte, pues su art. 3 dice que el seguro marítimo se rige por las disposiciones relativas del Código de Comercio y por dicha ley, en lo que sea compatible con ellas.

Esta situación ya de por sí complicada, se hizo aún más complicada, en 1963, al promulgarse la Ley de Navegación y Comercio Marítimos (LNCM).

El Dr. Raúl Cervantes Ahumada elaboró, con pasión, un proyecto que llamó dentro de la mejor y más castiza tradición marítima, las Ordenanzas de la Navegación o de la Marina Mercante.

La Comisión Redactora de la LNCM se inspiró en buena parte en las Ordenanzas de Don Raúl pero los legisladores introdujeron en la LNCM, muchos cambios.

El cap. IV del Título III de la LNCM regula el seguro marítimo. Como estimo que sólo están derogados aquellos artículos del Código de Comercio

que se opongan a la LNCM, quiero remarcar que muchos artículos del Libro Tercero del Código de Comercio y muchos otros artículos de la LCS, también lo regulan.

Don Raúl, en su proyecto de Ordenanzas propuso que se derogara totalmente el Libro Tercero del Código de Comercio.

Octavio Rivera Faber, en sus "Observaciones a la Ley de Navegación y Comercio Marítimo"⁹ dice al respecto:

"Lamentablemente sólo fueron derogados por el Art. 2o. transitorio de la LNCM los artículos del Libro Tercero del Código de Comercio en lo que se oponga a este ordenamiento, es decir, a la LNCM, con lo que indudablemente se complica una situación ya de por sí caótica."

Observaciones de posibles modificaciones

El capítulo IV de la LNCM consta de 29 artículos y comento a continuación algunos de ellos que, estimo, podrían modificarse:

Art. 222

En materia de perfeccionamiento del contrato, la LNCM, en este artículo, adopta el sistema de la LCS, el cual podríamos llamar sistema de la información de proponente o solicitante. La LCS (art. 21 fracc. 1) lo llama proponente y la LNCM solicitante.¹⁰

Esta situación hace difícil precisar, en qué momento se perfecciona el contrato, lo que dificulta otros aspectos operativos, sobre todo los relativos al art. 40 de la LCS. (El caso de no haber sido pagada la prima dentro de los 30 días naturales siguientes a la fecha de su vencimiento).

En efecto, el solicitante no sólo debe recibir una comunicación del asegurador, sino que debe tener conocimiento de ella.

Los usos del mercado son diferentes. Los aseguradores mexicanos se sienten obligados cuando han aceptado correr el riesgo. Es decir, siguen la teoría de la declaración.

⁹ Rivera Faber, Octavio, *Observaciones a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos*, *Revista de la Facultad de Derecho de México*, UNAM, México, Tomo XV, enero-marzo de 1965, núm. 57, p. 202.

¹⁰ Art. 222 LNSM.— El seguro marítimo podrá contratarse por cuenta propia o de un tercero y se perfeccionará en el momento en que el solicitante tenga conocimiento de su aceptación por el asegurador. Su vigencia no podrá supeditarse al pago de la prima, a la entrega de la póliza o de cualquier otro documento equivalente.

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

Art. 21 frac. I LCS.— Se perfecciona desde el momento en que el proponente tuviera conocimiento de la aceptación de la oferta. En los seguros mutuos será necesario, además, cumplir con los requisitos que la ley o los estatutos de la empresa establezcan para la admisión de nuevos socios.

El Lic. Roberto Mantilla Molina presentó una ponencia a la IX Convención Nacional de Seguros que se celebró en Chihuahua, Chih., en octubre de 1959 en la que propuso, entre otras cosas, la modificación del art. 21 de la LCS para precisar que el contrato de seguros se perfecciona en el momento en que el asegurador acepte una propuesta de seguros, dentro del término que fija el art. 5o. de dicha ley.^{10 bis}

Don Raúl Cervantes Ahumada también adoptó este sistema de la declaración en su proyecto de Ordenanzas.

Me hago cargo que ambos sistemas presentan dificultades para probar la formación del contrato, pero quizá sea más fácil encontrar pruebas en la casa del asegurador que en la casa del proponente, el cual, sobre todo en los seguros de carga, muchas veces es sólo un factor o un vendedor que contrata seguros, por cuenta de otros, por cuenta de quién corresponda o al portador. Rivera Farber también se inclina por el sistema de la declaración.¹¹

Art. 226

Este artículo debe leerse en conjunto con el art. 823 del Código de Comercio, el cual, además, establece las reglas del seguro valuado. En esta clase de seguro ambas partes convienen en valuar las mercancías aseguradas y se está a este valor para determinar el monto de las primas y para la evaluación del daño y su resarcimiento. Este artículo podría modificarse para acumular las reglas en un solo artículo.

Art. 231

Este artículo recoge un uso muy antiguo (el que el titular del interés asegurable, al momento del siniestro, debe realizar todos los actos que tiendan a evitar o disminuir el daño).

Hasta donde recuerdo, el proyecto de Don Raúl recogía el principio de su correlativo en la LCS (art. 113).

Sin embargo, se introdujo una variante. El art. 113 de la LCS establece que al ocurrir el siniestro, el asegurado *tendrá la obligación* de ejecutar todos los actos que tiendan a evitar o disminuir el daño.

El art. 231 de la LNCM establece que el gestor del seguro o el beneficiario de la póliza *podrán* realizar todos esos actos.

El art. 866 del Código de Comercio (en este caso derogado por el art. 231 de la LNCM) también imponía al asegurado la obligación de hacer por sí esas diligencias, pero sólo en los casos de naufragio y apresamiento.

Yo me inclino por retocar el art. 231 para aceptar las tesis de la obligatoriedad de la LCS.¹²

^{10 bis} Ver Anexo A con el texto de la ponencia.

¹¹ Rivera Farber, *op. cit.*, 200 y 201.

¹² Art. 231 LNCM.—Si ocurriera el siniestro, el gestor del seguro o el beneficiario de la

Abandono y dejación

La materia del abandono está un tanto deshilvanada en la LNCM.

El art. 246 LNCM habla del abandono de las mercancías en caso de que se presuma perdido el buque o quede imposibilitado para navegar. Hay que leer entre líneas para discernir que éste es un abandono de las mercancías a los aseguradores. Sería preferible decirlo. Para que quepan en este artículo todos los supuestos del art. 864 del Código de Comercio, habría que agregar, además, el caso del naufragio del buque.¹³

Por otro lado, los artículos 135 a 144 de la LNCM tratan del abandono del buque en favor de los acreedores. Nada trata del abandono del buque a los aseguradores. Prefiero decir, en este caso, la dejación del buque a los aseguradores.

En las Ordenanzas de Burgos (1537 y en las de Sevilla (1555) se llaman dexación, el abandono a los aseguradores. La confusión empezó en las Ordenanzas de Bilbao, la que llama abandono a ambas instituciones.

La dejación es una institución tradicional y típica del derecho marítimo

póliza, podrán realizar todos los actos que tiendan a evitar o a disminuir el riesgo, salvo pacto en contrario. Si no hubiere peligro en la demora, los interesados pedirán instrucciones al asegurador y se tendrán a ellas.

Art. 113 LCS.—Al ocurrir el siniestro, el asegurado tendrá la obligación de ejecutar todos los actos que tiendan a evitar o disminuir el daño. Si no hay peligro en la demora, pedirá instrucciones a la empresa aseguradora, debiendo atenerse a las que ella le indique.

Los gastos hechos por el asegurado que no sean manifiestamente improcedentes, se cubrirán por la empresa aseguradora, y si ésta da instrucciones, anticipará dichos gastos.

Art. 866 CCM.—En los casos de naufragio y apresamiento, el asegurado tendrá la obligación de hacer por sí las diligencias que aconsejen las circunstancias para salvar o recobrar los efectos perdidos, sin perjuicio del abandono que le compete hacer a su tiempo, y el asegurador habrá de reintegrarle de los gastos legítimos que para el salvamento hiciere hasta la concurrencia del valor de los efectos salvados, sobre los cuales se harán efectivos en defecto de pago.

¹³ Art. 864 CCM.— Podrá el asegurado abandonar por cuenta del asegurador las cosas aseguradas, exigiendo del asegurador el importe de la cantidad estipulada en la póliza:

- I.—En el caso de naufragio;
- II.—En el de inhabilitación del buque para navegar, por varada, rotura o cualquier otro accidente de mar;
- III.—En el apresamiento, embargo o detención por orden del Gobierno nacional o extranjero;
- IV.—En el de pérdida total de cosas aseguradas, entendiéndose por tal la que disminuya en tres cuartas partes el valor asegurado.

Los demás daños se reputarán averías y se soportarán por quien corresponda, según las condiciones del seguro y las disposiciones de este Código.

No procederá el abandono en ninguno de los dos primeros casos si el buque naufragó, varado o inhabilitado, pudiera desencallarse, ponerse a flote y repararse para continuar el viaje al puerto de su destino, a no ser que el costo de la reparación excediese de las tres cuartas partes del valor en que se estuviere el buque asegurado.

y no tiene ninguna relación ni con la responsabilidad del propietario ni con su limitación, que es fortuna de mar.

La dejación, para bien llamarla, es el medio que tiene el asegurado para exigir del asegurador el monto total de la indemnización y constituye una modalidad excepcional de obtener el resarcimiento de las grandes pérdidas.

La dejación (*délaissement*, en derecho francés) transfiere al asegurador el dominio de las mercancías o del buque, como en cualquier caso de pérdida total, real o implícita.

Aquí cabe explicar ese término: *pérdida total implícita*, como la llaman las pólizas mexicanas. En España se llama pérdida total presunta. Dice el Art. 848 del CCM que si las reparaciones exceden de las tres cuartas partes del valor del buque, se entenderá que está inhabilitado para navegar, y procederá el abandono a los aseguradores.

El art. 864 del mismo código dice que el asegurado podrá abandonar por cuenta del asegurador, las cosas aseguradas, entre otras cosas, por pérdida total de las mismas, entendiéndose por tal la que disminuye en tres cuartas partes el valor asegurado.

Ahora bien, no debe confundirse la dejación (abandono a los aseguradores) con el abandono a los acreedores.

El abandono del buque en favor de los acreedores no translada su dominio. Dice la LNCM (art. 138) que dicho abandono, dentro del ámbito de la fortuna de mar, constituye la entrega, sujeta a liquidación, de una garantía limitada.

En consecuencia, valdría la pena retocar esta parte de la LNCM para precisar, por un lado, las reglas del abandono a los acreedores y por otro, las relativas a la dejación a los aseguradores, en caso de pérdida total implícita del buque o de las mercancías.

Prescripción del contrato de seguro

La LNCM trata varios casos de prescripción de acción o negativa, por ejemplo:

- Art. 79 toda acción derivada del auxilio o del salvamento
- art. 103 contrato de construcción, por defectos o vicios ocultos
- art. 126 acción hipotecaria del buque
- art. 156 arrendamiento del buque
- art. 159 fletamento
- art. 188 transporte de cosas en general

Sólo los contratos de transporte de personas y de seguro marítimo no tienen disposición expresa al respecto. La prescripción de estos contratos se regula, entonces, por el art. 1083 del Código de Comercio, fracciones III y V, respec-

tivamente. Por buena técnica, sería preferible que al final de cada capítulo apareciera un artículo con las reglas de la prescripción de dichos contratos.

<i>Coaseguro</i>					
	228			100	
	229		857	101	
Arts.	230	LNCM	858	102	LCS
				CCM	103
					104

El art. 228 de la LNCM adopta el sistema de coaseguro de la LCS. La práctica internacional en buena parte, sigue aún el sistema de los arts. 857 y 858 derogados del Código de Comercio, los cuales establecen que sólo subsistirá el primer seguro hecho en tiempo y los aseguradores de fecha posterior quedarán libres de responsabilidad.

En caso de coaseguro, en embarques internacionales, se presentan casos de conflictos de derecho. En algunas ocasiones, los coaseguradores extranjeros que pueden invocar la práctica antigua (sólo es válido el primer seguro) han aceptado la teoría del coaseguro, atentos a la solidaridad que existe (o debe existir) entre todos los aseguradores del mundo.

Art. 243

Este artículo, recoge un uso marítimo muy antiguo y repite la idea que contiene el art. 846 del CCM.

En tierra, en el seguro de daños, la obligación del asegurador es indemnizar (art. 1o. LCS) y, a su opción, podrá liberarse de la indemnización reparando los daños o reponiendo las cosas dañadas, a satisfacción del asegurado (art. 116 LCS).

El art. 243 (y el art. 846 del CCM) establecen que la opción de reparar o reponer la pueden ejercer también el naviero o el capitán autorizado, precisando que esta opción sólo opera en el seguro de buques.

De los riesgos

El título IV del Libro Tercero de la LNCM (arts. 256-271) se denomina: *De los riesgos*, pero sólo trata de la avería gruesa. Los artículos relativos a la avería recogen los usos de las reglas York-Amberes 1950. Estas se modificaron en 1974, por lo que este título debería retocarse para ponerlo al día. Este tema es materia de la tesis que sustentó Carlos González Navarrijo en la Facultad de Derecho de la Universidad Nacional Autónoma de México, para obtener el título de abogado el año de 1980.

Los buques y las mercancías están expuestas a los siguientes riesgos:

- a) avería gruesa
- b) avería particular
- c) pérdidas totales (reales o implícitas).

En consecuencia, este título para ser completo, debería regular la avería particular y las pérdidas totales (reales o implícitas).

La fortuna de mar

Otra vieja institución del mar es la fortuna del mar.

Cada buque, con sus pertenencias y accesorios, constituye la fortuna de mar (art. 132 LCNM).

El art. 135 LNCM dice que se podrá hacer concreta y actual la limitación de su responsabilidad en el ámbito de la fortuna de mar, haciendo abandono del buque a los acreedores.

Ahora bien, no siempre es necesario recurrir a estos extremos, sobre todo en casos de la limitación de responsabilidad del naviero, por daños o pérdidas de la carga.

Esta limitación de la responsabilidad del naviero no tiene una práctica uniforme. Existen los siguientes sistemas:

- 1) El que ignora en principio la limitación de responsabilidad (Portugal).
- 2) Los que siguen, como el nuestro, el del abandono como el medio más usual (Perú 600, Chile 971 fracc. I, Brasil, 949, España 587, Senegal 280 C. de 1962 y Francia, por supuesto).
- 3) El de aquellos países que siguen el de la Convención de Bruselas 1924 que fija una cantidad o el inglés, que limita la responsabilidad a un tanto por tonelada de registro.
- 4) El de la opción (Polonia, Líbano y Grecia) donde el naviero puede escoger entre el abandono en especie a los aseguradores o el abandono en valor. En este caso se reservan 3/10 del valor del buque al empezar el viaje, para el pago de los daños.
- 5) El del abandono en valor, como en Italia (arts. 275-277 del Código Italiano de la Navegación).
- 6) El americano. La Ley Americana de Limitación de Responsabilidad de 1850 fija la fortuna de mar en el valor del buque *después* del siniestro. En un naufragio la fortuna de mar puede llegar a no ser nada.

Los usos y costumbres internacionales fijan el monto de la fortuna de mar en el valor del buque al iniciarse el riesgo, no después del siniestro, como lo hace la ley americana.

El art. 244 de la LNCM, siguiendo estos usos dice que se considerará valor del buque al que tenga al iniciarse el riesgo. Esta regla sólo aparece en la LNCM en el capítulo IV, dedicado al seguro marítimo.

Por congruencia, deberá retocarse la sección de abandono (y dejación) así como la que trata de la fortuna de mar para precisar que para esos propósitos, el valor del buque será el que tenga al iniciarse el riesgo.

Quiero dejar constancia, una vez más, de la pasión de Don Raúl Cervantes Ahumada. Sin ella y sin su tesón, no tendríamos, hoy en día, una Ley de Navegación y Comercio Marítimo.

Los habitantes del altiplano vivimos de espaldas al mar, por lo que, para terminar, exhorto a estudiantes y profesores de esta hermosa Escuela Libre de Derecho a interesarse en el derecho del mar.

ANEXO

PERFECCIONAMIENTO DEL CONTRATO DE SEGURO

ROBERTO L. MANTILLA MOLINA

Ponencia presentada a la IX Convención Nacional de Seguros por el Lic. Roberto L. Mantilla Molina de "La Latinoamérica", Seguros de Vida, S. A.

I

Conforme al artículo 21 de la Ley sobre el Contrato de Seguro, éste no se perfecciona sino en el momento en que el proponente u oferente tiene conocimiento de la aceptación del asegurador.

Este sistema tiene el inconveniente de que en muchos casos produce, de hecho, una retroacción del contrato, pues el asegurador, al aceptar la oferta, procederá a extender la póliza, en la cual, para dar cumplimiento a la fracción IV del artículo 20 de la Ley sobre el Contrato de Seguro, hará constar "el momento a partir del cual se garantiza el riesgo", de que ordinario será una determinada hora del día en que se extiende la póliza: sin embargo, como queda apuntado, el contrato no se reputará perfecto sino en el momento ulterior, en que por que reciba la póliza o por cualquier otro medio, el proponente tenga conocimiento de que la oferta de seguro fue aceptada.

Esta retroacción del contrato, en verdad no ha sido querida por ninguna de las partes, y resulta perjudicial para el asegurado, en cuanto paga la prima correspondiente a un período, más o menos breve, durante el cual no ha gozado de la protección del seguro por no reputarse jurídicamente perfeccionado el contrato, es decir, desde el momento que se señala en la póliza hasta aquel en que tiene conocimiento de ello.

Estas circunstancias muestran que la retroacción del seguro, debida al sistema adoptado por la ley para determinar el momento del perfeccionamiento del contrato, es totalmente diversa de la que resultaba de la práctica de los aseguradores, al antedatar las pólizas para satisfacer determinada necesidad del asegurado, práctica que fue prohibida con supuesta base en el artículo 45 de la Ley sobre el Contrato de Seguro, por la circular 305-5-45, de la Secretaría de Hacienda, publicada en el Diario Oficial de 20 de mayo de 1952. En el supuesto de esta circular, la retroacción del contrato de seguro era querida por ambas partes, y mediante ellas se resolvía algún problema peculiar del asegurado, y, por lo mismo, resultaba benéfica para éste.

Atento el sistema de la ley, para evitar la retroacción del seguro podría sugerirse que en lugar de establecer la fecha de iniciación del seguro, de una manera precisa, en la póliza, se estipulara que el seguro entrara en vigor a determinada hora del día en que el asegurado se manifiesta sabedor de la aceptación de la institución aseguradora, hecho que podría comprobarse normalmente con el recibo de la póliza, firmado por el asegurado, que con frecuencia requieren las empresas.

Los inconvenientes de esta solución saltan a la vista. De la póliza misma no resultaría el período que cubre el seguro, lo cual haría dudoso que se hubiera dado debido cumpliendo a la fracción IV del artículo 20 de la LCS. También quedaría impreciso cuáles son las fechas de vencimiento de las primas. La institución aseguradora tendría graves problemas administrativos para hacer constar en sus registros los datos relativos a la póliza, y para poner en marcha los métodos que le permitirán expedir puntualmente los ulteriores recibos de la prima o fracciones de prima.

Todo ello, sin contar los peligros de maniobras y aun de fraudes a que se prestaría el sistema, en caso de convivencia entre el agente y el asegurado tomador del seguro.

Para el asegurado, el sistema es también perjudicial, en cuanto retarde de modo innecesario e imprevisto el momento en que se inicia el disfrute de la protección del seguro.

Desde un punto de vista más general, la adopción de la práctica que se indica, llevaría a violar la relativa disposición de la fracción II del artículo 21 de la LCS, que prohíbe supeditar la vigencia de seguro, a la entrega de la póliza o al pago de la prima, pues al no quedar determinado desde la expedición de la póliza el momento de la entrada en vigor, surgiría la posibilidad de que se hiciera constar como tal, el día en que se entrega la póliza y se efectuara el cobro de la prima.

Contra esta última posibilidad, el asegurado no tendría otra defensa que la de provocar el perfeccionamiento del contrato mediante su declaración de que, a pesar de no haber recibido la póliza y de no haber pagado la prima, tiene conocimiento de la aceptación del asegurador; defensa que más fácilmente utilizarían los contratantes de mala fe, que no son dignos de protección, que aquellos que obran de modo correcto, los cuales, al no estar en posibilidad de pagar la prima, simplemente pospondrían su pago, sin preconstituir una prueba del perfeccionamiento del contrato.

De lo expuesto se concluye que mientras subsistan en vigor los textos de la LCS, habría de seguir considerándose, como momento en que comienza el período del seguro, uno relacionado con la fecha de la expedición de la póliza, y, casi siempre, el mismo día de ésta, no obstante que el contrato quedará perfeccionado sólo en el momento posterior en que el asegurado tenga conocimiento de la aceptación, y por ello los efectos se retrotraigan a la fecha señalada en la póliza.

Tal inconveniente quedaría perfectamente allanado mediante una forma legal, que resultaría altamente beneficiosa para los aseguradores, sin grave inconveniente para las instituciones aseguradoras.

La reforma consistiría en aplicar el perfeccionamiento del contrato de seguro la regla general que, para los contratos mercantiles establece el artículo 80 del Código de Comercio, es decir que queda desde el momento "en que se contesta aceptando la propuesta".

Obviamente, por contestación a la propuesta no ha de entenderse la firma y, mucho menos, la expedición de la póliza, que, como es sabido, conforme a nuestra LCS tiene una función meramente probatoria. Ni siquiera es legalmente necesario que haya un documento, una carta o telegrama mediante la cual se comunique al asegurado la aceptación, sino que la aceptación surge con el acto del funcionario debidamente autorizado para ello, mediante el cual resuelve la institución aseguradora celebrar el contrato que se le propone.

La reforma legal que se sugiere, en nada menguaría la consensualidad del seguro, cuyo robustecimiento fue la meta perseguida por las modificaciones introducidas en la LCS en el año de 1946.

Estando aceptado el seguro, se procederá a extender la póliza, la suscripción de la cual no es sino un acto de cumplimiento del propio contrato. En ella se hará constar el momento desde el cual comienza la protección del seguro en los términos de la oferta aceptada, momento que, como ya se apuntó, normalmente será uno del día de la fecha de la póliza misma. Es evidente que si desde este momento se empieza a calcular la prima, no habrá retroacción, porque paralelamente, desde ese momento ya está gozando el asegurado de la protección del contrato.

II

El sistema de la ley para probar que el proponente del contrato tiene conocimiento de la aceptación del asegurador es sumamente confuso.

El artículo 19 señala la documental y la confesional como las únicas pruebas admisibles para probar la existencia del contrato de seguro, "así como la del hecho del conocimiento de la aceptación, a que se refiere la primera parte de la fracción I del artículo 21", es decir, el conocimiento que el proponente tenga de la aceptación de su oferta.

Más de una crítica puede enderezarse a la redacción de este precepto. Sólo pretende señalarse que funcionaría con suficiente eficacia si el asegurador pretende cobrar la prima, pues entonces con el recibo de la póliza firmado por el tomador del seguro, o con la confesión de éste de que recibió noticias de la aceptación de su oferta, puede probarse todos los extremos necesarios.

Pero si es el asegurado o el beneficiario del seguro quien pretende ejercer una acción tropezará con una gran dificultad: ¿Qué prueba rendirá de que conoció en determinado momento la aceptación de su oferta por parte del asegurador?

El hecho no es propio del asegurador mismo, y, por ende, no es susceptible de que sobre él proponga confesión su contraparte. (Sin embargo, así parece sugerirse en una ponencia presentada en la Convención de 1957 por los señores licenciados Cavazos y Elizondo). Sólo podría ser memoria de confesión del asegurador que supo que el proponente llegó a hacer conocimiento de su aceptación. Situación más compleja que la prevista por el legislador, y que muy rara vez se dará en realidad, como muy raro habrá de ser el caso en que haya prueba documental del hecho del conocimiento por parte del proponente de la aceptación de su oferta.

Quizá podría argüirse que el ejercicio de la acción por el asegurado le impone la carga de probar la aceptación del asegurador, pero que supone necesariamente el conocimiento de ésta, y que, por lo mismo, sólo habrá de probar tal aceptación. Pero para que prospere la acción del asegurado no le bastará conocer la aceptación en el momento en que entable su demanda, sino que habrá de probar que la conoció en un momento anterior, que será por ello el del perfeccionamiento del contrato, y para ello tropezará con la limitación de medios probatorios que parece imponerle al artículo 21.

Es obvio que si quien ejercita la acción es el beneficiario de un seguro de vida, la dificultad será mucho más grave.

Para no llegar a la conclusión, que sería contraria al sistema de la Ley sobre el Contrato de Seguro, de que el asegurado o el beneficiario no puedan probar en qué momento se perfeccionó el contrato, habrá que sostener que si el asegurado conoció su aceptación; pero que si es el asegurado, o el beneficiario, quien la ejercita, le bastará probar la aceptación misma, y cuál fue el momento a partir del cual comenzó a regir el seguro, en los términos de la aceptación misma, independientemente de su conocimiento, sin perjuicio de que el

asegurador demuestre, con la confesión de su contraparte, que dicho conocimiento y, por tanto, el perfeccionamiento del contrato, debe situarse en un momento diverso. Solución que será prácticamente equivalente a la que se propone, de considerar perfeccionado el seguro por la aceptación por el asegurador de la oferta del asegurado.

Aceptando que el contrato de seguro se perfecciona conforme a la regla general de los contratos mercantiles, desde el momento en que se contesta aceptando la oferta, desaparecen todas las dificultades señaladas, pues será completamente irrelevante el momento en que el asegurado tenga conocimiento de dicha aceptación.

III

La división en fracciones de un precepto legal se emplea comúnmente para enumerar separadamente los diversos casos en que se aplica la norma contenida en el encabezado, o los diversos requisitos que ha de satisfacer un acto jurídico o un documento que en dicho encabezado se menciona. De esto empleo encontramos reiterados ejemplos en la Ley sobre el Contrato del Seguro, v. gr. los artículos 20, 50, 53, 58.

Por lo contrario, no es usual ni se justifica que el encabezado de un artículo se limite a enunciar el sujeto gramatical de diversas normas que se enuncia en otras tantas fracciones, que es como puede analizarse la estructura del artículo 21 de la LCS.

Para no alterar la numeración de los preceptos de la Ley conviene conservar el contenido de dicho artículo 21, pero al reformarlo se sugiere dividirlo en párrafos que expresen normas completas, haciendo desaparecer la división en fracciones que no tienen en común sino el sujeto gramatical que las rige.

IV

Los textos actuales que regulan el perfeccionamiento del contrato de seguro no toman en cuenta la subsistencia de la propuesta de seguro ni la de la aceptación del asegurador; conforme al sistema que se propone sólo tendrá importancia la primera, cuya duración fija el artículo 50. de la propia LCS.

Conforme a las reglas jurídicas generalmente aceptadas, para que la aceptación de un contrato sea operante, es preciso que subsista la oferta de contratar. Conviene, sin embargo, establecerlo así de modo preciso. El texto que se propone para el artículo 21 incluirá por ello, una referencia a esta circunstancia.

V

Ordinariamente, el contrato de seguro se probará con la póliza expedida por el asegurador. Sólo de modo excepcional sería necesario recurrir a otros medios de prueba.

Si es el asegurador quien pretende probar el contrato, podrá recurrir, básicamente, a la oferta o solicitud de celebrar el contrato, que obliga al proponente en los términos del artículo 5o. de la Ley. Con sus propios registros complementados eventualmente con otros medios de prueba, acreditará haber aceptado dicha oferta.

Si es el asegurado el que, sin tener en su poder la póliza, encuentra conveniencia en acreditar la aceptación del asegurador, habrá de recurrir, como resulta actualmente, aunque de una manera un tanto confusa, de los textos legales, a la confesión del asegurador, a los propios registros que éste lleve, o a documentos que de él provengan, como una carta, un telegrama, etc.

Pero parece que es preferible que estos medios extraordinarios o anómalos de prueba se regulen después de que se habló del documento que normalmente se utilizará al efecto, o sea la póliza, y después también de que se estableció con claridad cuál es el momento en que se perfecciona el contrato. Por ello la norma relativa se propone que sea llevada al primer párrafo del artículo 21, en lugar de colocarse, como lo está ahora, en el artículo 19.

VI

El contenido de las actuales fracciones II y II del artículo se conservan en sustancia, pero se propone introducir algunos cambios de redacción, derivados, por una parte, de que no quedan como fracciones de artículo en cuyo encabezado ya se enuncia el sujeto gramatical de la norma, y por otra, de que siendo regla general, la de que los contratos pueden celebrarse sujetos a un plazo, no parece necesario decirlo expresamente, misma que se fijan límites a la estipulación de dicho plazo, con lo cual al mismo tiempo, está confirmando, en principio, la regla general aludida.

Todo lo anterior fundamenta la siguiente propuesta:

Gestiónese la modificación de los artículos 19 y 21 la Ley sobre el Contrato de Seguro para que queden en los siguientes términos:

Art. 19. Para fines de prueba, el contrato de seguro, así como sus adiciones y reformas, se hará constar por escrito.

Art. 21. El contrato de seguro se perfecciona en el momento en que el asegurador acepta una propuesta de seguro, dentro del término que el artículo 5o. de esta Ley.
En los seguros mutuos...

Sólo podrá probarse la aceptación del asegurador por su confesión, por documentos que prevengan de él o por sus propios registros.

El plazo que se fije para que entre en vigor un seguro de vida no podrá exceder...

Ningún seguro podrá sujetarse a la condición suspensiva...

Chihuahua, Chih., octubre de 1959