

La Corporación «Lloyd's» en el Seguro Marítimo Español

SUMARIO:

- Antecedentes históricos.
- La posición de «Lloyd's» en la legislación española.
- El agente de «Lloyd's» como comisario de averías.
- El agente de «Lloyd's» en el salvamento de buques.
- Epílogo.

ANTECEDENTES HISTÓRICOS

Apoyándose en el parecer de Herrmannsdörfer, podemos considerar al Seguro de Transportes como el más antiguo de los conocidos; aunque la opinión de los autores es unánime en apreciar que la antigüedad no conoció un Seguro de Transportes en el sentido actual.

Ya el primer Código de Derecho marítimo—las leyes rodias—se cuida de regular el pago de los daños provenientes de un viaje marítimo, distribuyéndolo entre los interesados en el cargo, lo que constituye una especie de contribución a la avería gruesa, y aunque la naturaleza jurídica de esta avería pudiéramos encuadrarla en la figura de un cuasicontrato, cuando el seguro constituye un tipo de convención genuinamente aleatoria, queremos hacer resaltar el paso de una a otra institución en el decurso de la Historia.

En Roma podemos encontrar vestigios de la institución, en el Digesto, Código justiniano y la Novela 110, pero verdaderos contratos de seguros no aparecen hasta el siglo XIV en el norte de Italia.

En Génova datan de 1347, En Pisa de 1385 y en Florencia de 1397. En una ordenanza del «dux» de Génova de 22 de octubre

de 1369, se emplea por primera vez la palabra «assecuramentum» en el sentido de seguro. En otra de 1401 se habla ya de una póliza. Es la floreciente época del renacimiento comercial al sacudir el marasmo de la Edad Media, en la que aparece la figura del Seguro marítimo en numerosas naciones, y Herrmannsdorfer presenta como un ejemplo a los armadores portugueses de fines del siglo XIV, que estaban obligados a inscribirse en una mutualidad pública, cuyo objeto era indemnizar las pérdidas y averías no culpables de las naves.

Pero la primera regulación detallada del Seguro de Transportes se le debe a Barcelona, que la da a la luz en sus cinco célebres Ordenanzas. Desde España se difundió el seguro a los países que en aquella época le estaban sujetos, principalmente a los Países Bajos, de donde pasó a Inglaterra y Alemania.

En este último país tomó gran incremento la «Hamburger Assekuranz-Havareyordnung» (Ordenanza hamburguesa de seguros contra averías), en 1731, instituyéndose ya en 1623 un Tribunal especial de Seguros denominado «Kollegium der Admiralität» (Colegio del Almirantazgo).

Entonces operaban en el Seguro de Transportes comerciantes individuales, participando varios de ellos cuando se trataba de naves o cargamentos de gran valor. Si su solvencia no era suficiente, se buscaba cobertura para el resto de las ciudades vecinas. Poco a poco surgió una tendencia al seguro mutuo, principalmente al seguro de casco. En Inglaterra repercutió con más intensidad la idea del seguro mutuo, pudiendo además considerarse nacido en este país el moderno seguro científico.

En 1617, el holandés Juan de Witt y el matemático Halley ponen los primeros jalones con la formación de estadísticas y el estudio de las probabilidades, adquiriendo singular empuje con el advenimiento y difusión de las primeras Sociedades anónimas.

La primera de estas asociaciones es la de las Indias holandesas, fundada en 1602, a la que sigue, en 1613, la inglesa de las Indias orientales. Pero el mayor avance de esta forma de seguro es conseguido a comienzos del siglo XVIII al constituirse la «London Assurance Corporation» y la «Royal Exchange Assurance Company».

Empero el seguro mutuo no vino a prevalecer, siendo sustituido por el de prima fija, explotado por empresarios particulares engra-

nados a la singular institución, conocida mundialmente con la denominación «Lloyd's».

Sabiendo es el origen del nombre, debido al de Eduardo Lloyd, propietario del café londinense, donde desde antiguo se reunían personas interesadas en la navegación. En tal evento concertaban seguros de manera que todos los que quisieran participar en ellos cubrieron la parte libremente designada por cada cual. Todo firmante de una póliza era considerado «underwriter» o suscriptor.

A pesar de la importancia de la institución londinense, no recibe sanción oficial hasta 1871 con la «Lloyd's Act», modificada en 1911, para ser puesta en consonancia con las modernas corrientes del seguro. Nada tiene de extraño el lapso de tiempo que medió entre la aparición y el momento de su reconocimiento oficial. Descontando que el comercio vive carente de norma legal, casi sin esfuerzo, la singular estructura del Derecho británico tampoco la requería.

Hoy «Lloyd's» forma el núcleo de todo el negocio inglés de Seguros marítimos, figurando en ellos miembros suscriptores y no suscriptores, pudiendo tan sólo ser nombrado miembro suscriptor quien deposita una fianza de 7 a 8.000 libras.

Es de importancia primordial que «Lloyd's» posea agentes por todo el mundo marítimo, no para contratar seguros—ya que la corporación no tiene tal cometido—, sino para ponerse en actividad en casos de siniestros, inspecciones de buques, reconocimiento de mercaderías averiadas así sea requerida, comunicando constantemente a Londres las noticias acerca de las flotas mercantes, para que la central elabore su registro internacional de buques, de excepcional valor para la técnica del seguro.

Su órgano de gobierno se integra por un Comité, elegido por el voto de la mayoría.

LA POSICIÓN DE «LLOYD'S» EN LA LEGISLACIÓN ESPAÑOLA

Al intentar en estas líneas exponer ligerísimamente la intervención en los seguros españoles de la corporación londinense «Lloyd's», no se nos alcanza poner de relieve uno de los principales problemas que la ciencia del Derecho Mercantil tiene planteados. La unificación de las normas comerciales.

Por ello excusamos referirnos a tarea tan formidable como urgente su realización y que ha ido cristalizando en codificaciones parciales, que sin sanción oficial de convenios ni necesidad de reconocimiento expreso en las legislaciones internas, han sido acogidas como lícitas por nuestro más alto Tribunal mirando los importantes servicios que prestan al comercio y cuya muestra más vigorosa puede apreciarse en la Ley cambiaria alemana o en las Reglas de York y Ambéres, reguladoras de la avería gruesa.

¿Qué papel juega, pues, la precitada corporación frente a las prescripciones de la sección tercera, título II y los títulos IV y V del libro III de nuestro Código de Comercio?

Si nos atenemos a la letra del artículo 846, observamos el espíritu de nuestra ley mercantil, ampliamente influida por el principio de la libertad de pactos al dejar en manos de los interesados—asegurado y asegurador—en el presente caso, la celebración del convenio encaminado a la justificación y liquidación de cuantas averías puedan ocurrir, establece tan sólo reglas concretas de faltar estas estipulaciones.

Por este principio de libertad es corriente la inserción en las pólizas de seguros de la cláusula de sumisión al arbitraje de un agente de la Compañía que en el puerto de destino peritará o mandará hacerlo, actuando en calidad de Juez y parte.

Cláusula de estilo, semejante a las de irresponsabilidad, impresas en los conocimientos de embarque, que desnaturalizando la libertad de contratación, transforman los pactos marítimos en verdaderos contratos de adhesión, en frase de Vicente y Gella.

En la actualidad resulta inoperante tal cláusula desde que el Sindicato del Seguro dispuso que los peritajes se verificarán necesariamente por personas ajenas a las Compañías de Seguros.

Al parecer, este inconveniente ha sido paliado con la creación del Comisariado de averías, organismo fundado por los aseguradores y que tiene por misión reconocer las mismas en los puertos españoles.

Mas no cabe desconocer que las Empresas de Seguros no disponen de representantes en cuantos puertos de destino contratan sus pólizas, y en tal evento han de recurrir a un comisario de Averías, que por su solvencia y pericia de arraigo, sea como el depositario de la buena fe, alma de la institución, y que interviniendo como

árbitro entre las dos partes dicte un laudo equitativo y sencillo en concordancia con las vertiginosas necesidades de la contratación mercantil.

No pretendemos significar, al hablar de estos fallos, que las resoluciones de «Lloyd's» tengan carácter de inapelables, por cuanto no lo son las dictadas por los árbitros ordinarios, y en el presente caso la institución londinense sustituye la actividad de éstos dondequiera que faltando sea requerida.

Sin embargo, no es fácil que las partes recurran, tan sólida es la cimentación de organismo protector y tanta confianza inspiran sus pareceres a cuantos contratan en el Derecho marítimo y por lo que difícilmente llega a conocer la jurisdicción ordinaria de conflictos de esta índole. La jurisprudencia elaborada en comparación con la que da lugar otros capítulos del Código es buena muestra de ello.

Para penetrar un poco en la clase de servicios que presta «Lloyd's» mediante la persona de uno de sus agentes, pensemos en la compleja función de su instituto, esbozada líneas arriba.

«Lloyd's» es una corporación de comerciantes interesados en los negocios del mar. Entran, pues, en la asociación los comerciantes que se valen preferentemente de la vía marítima, los armadores y las Sociedades de Seguros. En realidad, dado hoy el incremento del seguro, cabría decir que únicamente estas últimas son las verdaderas interesadas. Comerciantes, armadores y capitanes, al asegurar mercaderías y naves, dejan en manos del seguro la defensa de sus intereses con sólo cumplir los preceptos que en cada caso marca la legislación o la costumbre exigiendo la justificación de los siniestros. A los aseguradores interesa, pues, que la mala fe o la desidia de sus asegurados no malogre la matemática del cálculo de probabilidades.

Comprensible fué que los empresarios ingleses de seguros creasen un organismo para proporcionar a sus asociados la protección de sus pólizas, tan amenazadas por los azares de la navegación como por la negligencia o fraude de los hombres, y que al extender su radio de acción por todo el orbe marítimo beneficiara indirectamente la economía de las primas.

Preceptúa el artículo 847 del Código que la liquidación de averías, tanto judicial como extrajudicial, ha de practicarse con citación de todos los interesados. Si, como sucede de ordinario, se jus-

tifican o liquidan en puerto español, no existirá problema, pues el asegurador tiene defendidos sus intereses por el Comisariado español de averías.

Respecto al asegurado, nos remitimos a nuestro anterior comentario sobre su adhesión a las condiciones de la póliza, que con toda seguridad llevarán prevista la fórmula de comisario único.

El asegurador tendrá designados sus representantes en los puertos de la península y en los importantes del extranjero. ¿Pero podrá disponer de agentes en cada uno de los puertos para que contrata sus pólizas?

Anteriormente adelantamos la imposibilidad de que tal sucediera, y el párrafo segundo del artículo 847 prevé este caso, disponiendo que en tal evento habrá de verificarse el arbitraje ante el cónsul del país o, en su defecto, ante el Juez o Tribunal competente.

Considerar que faltando el cónsul hubiera que recurrirse a la autoridad local para que interviniera con arreglo a las leyes de su país, precepto sin fuerza obligatoria a falta de convenio, y suponer conformes a las partes a pasar por los trámites de un pleito sustanciado y decidido por normas extrañas, equivaldría a desconocer las modernas exigencias del tráfico mercantil.

Desaparecida la jurisdicción consular de nuestro libro del Consulado y Ordenanzas de Bilbao, Códigos respetados en casi todas las naciones con las que nos ligaron vínculos mercantiles, puede afirmarse que las instituciones de Derecho Mercantil internacional no han sido obra de las legislaciones internas—que no pueden imponerse más allá del territorio—, sino producto de las necesidades del tráfico, que las ha elaborado y cumple al margen de las prescripciones legales.

Para velar por los intereses del Seguro Marítimo en el ámbito internacional constituyóse «Lloyd's» en el siglo XVIII.

Aparte de su intervención como comisario sustituto, cabe examinar su personalidad como representante de armadores y aseguradores en materia de salvamento.

Siguiendo las prescripciones que las «Lloyd's Rules» imponen a sus agentes, trataremos de hacer un bosquejo de las obligaciones que se impone a éstos en dos de los casos que se requiere su intervención.

EL AGENTE DE «LLOYD'S» COMO COMISARIO DE AVERÍAS

Nuestro Código de Comercio regula detenidamente las normas a seguir en la justificación y liquidación de averías, tanto simples como gruesas, estableciendo los requisitos que han de rodear las operaciones de reconocimiento y distribución de daños, desde la protesta del Capitán cuyo buque ha corrido temporal o ha naufragado, hasta el momento de hacerse efectiva la contribución a la avería en la general o pagar los daños al asegurado en la particular.

Partiendo del hecho de que todo buque o mercadería tiene cubierto su riesgo por la oportuna póliza, queda un punto de libre regulación por las partes, quizá el de mayor importancia.

¿Qué persona será la designada por asegurador y asegurado que concilie sus opuestos intereses en la avería simple o vele por los del asegurador en la gruesa?

Si a «Lloyd's», como organismo de carácter internacional especializado en todo género de cuestiones marítimas, se le une la ventaja de disponer de una completa red de agentes en todos los puntos del globo, lógico será designarlo para intervenir en toda suerte de accidentes marítimos como representante de los intereses del seguro.

Insisten las «Lloyd's Rules», a través de la exposición de las obligaciones de sus agentes, en que éstos no representan a los aseguradores, por lo que no intervendrán oficiosamente a no mediar requerimiento previo. Con ello queda afirmada su posición neutral, no debiendo entenderse su carácter de representantes—a que repetidas veces hemos hecho alusión—a la condición de una persona más en la plantilla de las Casas de Seguros, sino a la de una entidad auxiliar de cuantos tengan a bien demandar sus servicios en los casos antes trazados.

Requerida su intervención, su papel se reduce a personarse en la avería para reconocerla y levantar acta del estado de la mercadería, punto de partida para la liquidación y pago al asegurado.

Su posición de Juez de averías le llevará a contemplar equitativamente las causas y cuantía de los daños, saliendo al paso del fraude de las partes, y si su labor interesase la presencia de un perito especial, le nombrará de su cuenta, avalando su personalidad y competencia.

En caso de abandono de mercaderías por la consideración del daño o por carecerse de noticias en los plazos legales, su calidad de asesor aconsejará al asegurado que vele por la conservación de los objetos hasta tanto el asegurador se haga cargo de los mismos. De igual modo ha de cuidar que la avería se haga constar ante los armadores o consignatarios del buque al objeto de salvaguardar las posibles repeticiones que la Empresa de Seguros tenga contra el naviero como presunto responsable de las averías causadas en ocasión del viaje.

EL AGENTE DE «LLOYD'S» EN EL SALVAMENTO DE BUQUES

Pocos artículos, del 840 al 845, dedica nuestro Código de Comercio a la materia de nuestro capítulo bajo el epígrafe «De los naufragios» sin duda por considerarla el legislador materia más propiamente administrativa o perteneciente al Derecho de gentes por el carácter eminentemente común de la alta mar. Al Derecho Mercantil toca sólo regular el beneficio obtenido por el salvamento y su especial aplicación para cubrir los gastos producidos a expensas del mismo.

Por ello sería inoportuno tratar en este trabajo del desarrollo de la institución del salvamento de buques, tan en olvido hasta tiempos relativamente próximos, por reminiscencia latente del derecho feudal de naufragio.

En nuestros días el Derecho Internacional ha fomentado el desarrollo de tan humanitaria protección, cristalizándola principalmente en los Convenios de Bruselas (1910) y Londres (1929), al que España se adhirió en 1932.

Prescindiendo, pues, de la minuciosa regulación de carácter predominantemente administrativo que este último acuerdo establece, hemos de centrar nuestra atención en aquellas Empresas destinadas al salvamento, no en orden protector de vidas amenazadas, función ésta de los servicios de salvamentos de naufragos, sino en los organismos privados dedicados a estos menesteres como tipo de industria mercantil.

Ocioso manifestar que «Lloyd's», como corporación protectora de los intereses marítimos, desempeña su papel en el salvamento

de buques por la obligación que Londres impone a sus agentes de todo el globo en caso de siniestro inminente en el ámbito de su distrito.

Ante el buque varado o en peligro, el agente de «Lloyd's», previamente requerido por los interesados, deberá disponer de lo necesario, de acuerdo con el Capitán, para salvar, recobrar o conservar la carga y en general auxiliar al Capitán en cualquier gestión conducente a este objeto.

Una vez más insisten las «Lloyd's Rules» que su agente, a pesar del requerimiento de que es objeto, no tiene autorización de los aseguradores para prestar su conformidad o disenso en cuanto al abandono del buque o carga, sino que en tal supuesto cumple con prevenir a las personas que lo intenten de su obligación de comunicarlo a los aseguradores.

Contratado el salvamento y después de su realización, de llegar a suscitarse disconformidad respecto a la cantidad debida por la asistencia prestada al buque, el agente tiene el deber de asistir a las reuniones efectuadas para llegar a un acuerdo, en unión de los interesados, sus apoderados o autoridades, con objeto de rechazar, mediante las pruebas suministradas por el Capitán y la tripulación, cualquier cuenta exagerada de los salvadores.

Si para el salvamento fuesen necesarias operaciones costosas o arriesgadas, el agente procurará obtener de los interesados presupuestos de salvamento, teniendo presente el principio «No cure no pay», a un porcentaje del valor de lo salvado. Principio compartido por nuestro Código de Comercio al establecer, en su artículo 842, que «los objetos salvados del naufragio quedarán especialmente afectos al pago del respectivo salvamento y su importe deberá ser satisfecho por los dueños de aquéllos antes de entregárselos, y con preferencia a cualquier otra obligación si las mercancías se vendiesen.»

De no llegarse a un acuerdo en condiciones equitativas, cabe al agente recomendar un arreglo a base de la fórmula de Convenio de salvamento de «Lloyd's», instando al Capitán a que conceda la preferencia a aquellas empresas de salvamento predispuestas a contratar con sujeción a esta forma.

Cerraremos el capítulo mencionando de pasada los honorarios devengados por los agentes, que corren por cuenta de las personas

que empleen sus servicios y de los propietarios de las cosas objeto de su intervención, y cuya cuantía no depende de porcentaje alguno sobre los mencionados, sino que guarda relación con el tiempo invertido y el trabajo efectuado en cada caso.

EPÍLOGO

A través de exposición tan esquemática, no ha pretendido presentarse a la corporación londinense «Lloyd's» como institución protectora del comercio marítimo, por obra exclusiva del mercantilismo inglés.

No. En nuestro modesto sentir, el predicamento de que goza entre la gente de mar la expresada asociación se ha debido y se debe a la necesidad de que Inglaterra sienta de proteger su principal fuente de riqueza: el mar. Por ello ha dado la vuelta a la Tierra, como la dió en su día nuestro *Libro del Consulado del Mar* y Ordenanzas de Bilbao.

Por ello, dirigiendo una ojeada al desenvolvimiento histórico de nuestra disciplina, vemos a los pueblos de la antigüedad concertar sus trueques y operaciones con arreglo a los usos y principios de Derecho natural, que tiene cabida en todos los humanos. Ninguna ley escrita les rigió, porque internacionalmente no existe el *Jus imperii* de las ordenaciones estatales.

Con el desarrollo del comercio por obra de las ciudades griegas, son las leyes de los rodios—recopilación de usos marítimos—las que rigen el mundo conocido, haciéndolas suyas pueblos tan adelantados jurídicamente como el romano, mas carentes de un adecuado ordenamiento marítimo.

En las Edades Media y Moderna, con el predominio de nuestra navegación en las escalas de Levante y Ultramar, gozan de predicamento en los países vinculados a nuestro tráfico los cuerpos legales citados anteriormente.

Mas con el advenimiento del siglo xvii y el afianzamiento de Inglaterra en el dominio del mar, el comercio va adquiriendo los usos que le impone esta nación, de porvenir eminentemente marítimo.

Paralelamente a estos usos, las legislaciones nacionales fueron

regulando sus instituciones mercantiles, mas sólo en el estrecho ámbito de cada país, al contrario del comercio, que no tiene límites en el orbe. Explicable fué que la Gran Bretaña, al fomentar sus intereses marítimos, alumbrara el nacimiento de la corporación «Lloyd's», asociación protectora de los seguros marítimos, cuyas reglas y principios de equidad han ido hallando cabida en cuantas naciones hacen uso de esta forma de seguro, amparadas por el prestigio del organismo protector, depositario de la suerte de tan importante ramo de riesgos.

FRANCISCO FUENTES CARSÍ.

BIBLIOGRAFÍA

- F. Blanco Constans: *Estudios elementales de Derecho mercantil*. Editorial Reus, 1936.
- A. Vicente Gella: *Introducción al Derecho mercantil comparado*.
- Fritz Herrmannsdorfer: *Seguros privados*. Trad. R. Luengo. Ed. Labor, 1934.
- Lloyd's Rules*, editada en inglés por la citada Corporación, en el *Lloyd's Calendar*, 1935.