

EL SEGURO SE BAUTIZÓ CON AGUA DE MAR

Manuel MAESTRO
Presidente de la Fundación 14 de Mayo

Antigüedad y mediterraneidad del seguro



L analizar los antecedentes remotos en que se basa el seguro tenemos que manejar reiteradamente dos conceptos: «antigüedad» y «mediterraneidad». Primero, debido a que la idea fundamental del seguro es antiquísima; segundo, a que en las riberas del Mediterráneo, paralelo a la cultura occidental, de la que fue cuna también, surgió la previsión, que posteriormente tomó carta de naturaleza sobre sus aguas con el nacimiento del seguro marítimo, auténtico núcleo y base de la institución aseguradora actual. La necesidad económica a que responde la creación del seguro reside en los grandes riesgos del comercio por mar; riesgos que provienen del elemento extraño y hostil en que se desarrolla y de la ausencia de un régimen de protección de la comunidad en la navegación. Es sorprendente lo pronto que el individuo acomete la explotación del comercio marítimo, y este hecho es una de las condiciones que determinan el nacimiento del seguro con mayúscula. En la ciudad griega de Rodas surgió una importante potencia naval, que la hizo pasar a la historia por su Marina mercante y sus leyes marítimas. Su comercio, que comenzó a florecer nueve siglos antes de Jesucristo, llegó a su máximo esplendor hacia el año 408 de esa misma era, en la que su derecho marítimo dominó el Mediterráneo y fue aceptado incluso por Roma, entre cuyas leyes, de procedencia rodia, cabe citar la *Lex rhodia de jactu*. Según Haralambidis, en la recopilación de las leyes de Rodas, publicada en el siglo VIII bajo el reinado del emperador León y Saurio, conocida con el nombre de *Las basiliscas*, se legisla al mismo tiempo sobre la avería común y el seguro mutuo.

Oscurecida la era griega, como consecuencia de la guerra del Peloponeso, ocupó Roma su lugar hegemónico en el Mediterráneo y, consecuentemente, en el mundo. Los romanos, guerreros por antonomasia, despreciaron el comercio, base del poderío de los griegos. Es, por tanto, difícil encontrar legislación o datos que se refieran al seguro, ya que el comercio es su causa inmediata. Mas el contrato de seguro marítimo se construye sobre otra institución existente, que es la del préstamo marítimo o préstamo a la gruesa. Préstamo que se concede a una persona que se dispone a emprender un viaje por mar con el dinero que se le facilita por ese medio o con mercaderías compradas gracias a

él, estipulándose que lo restituirá con crecidos intereses una vez que rinda felizmente el viaje; en caso contrario, no tiene obligación a devolver la cantidad recibida ni indemnización alguna. Por consiguiente, en caso de naufragio el propietario del buque o de la carga queda indemnizado de su pérdida en todo o en parte con el derecho a retener para sí el dinero prestado, que el prestamista pierde con sus correspondientes intereses, lo que supone un contrato de seguro concebido a la inversa. En textos romanos descubrimos estas características, apareciendo una persona que asume las consecuencias de un riesgo corrido, sin que se emplease la palabra seguro, la cual sólo aparece en el latín de Justiniano cinco siglos después de Cristo, y se conoce como *nauticum foenus* o préstamo a la gruesa.

Surge la póliza de seguro en la edad media

Si bien el derrumbamiento del comercio coincidió con el surgir del imperio romano, con la caída de éste la desaparición fue casi total. Hay que esperar varios siglos para que se levante y sirva de engrandecimiento de las repúblicas italianas, Marsella y Barcelona, auténticos polos de desarrollo que rompieron, gracias a su comercio, con la caída producida durante la edad media, época en la que poco a poco fue depurándose la idea del seguro, y fundamentalmente a través del préstamo a la gruesa, del que brotó el seguro al emanciparse los intereses adeudados por el prestatario del premio de riesgo, confundido con ellos, y éste abonarse sin sujeción a condición alguna, según Manes, quien añade que, además, la indemnización no había de hacerse efectiva por el capitalista anticipadamente, sino bajo condición y siempre que el evento dañoso se produjese. En cuanto a lo primero, vino a servir, inconscientemente, de elemento propulsor la legislación canónica y principalmente la decretal del papa Gregorio IX del año 1230, en que se prohíbe como usurario todo interés, lo que equivale a abolir el préstamo marítimo. Esto determinó la separación del negocio de anticipo y del contrato por el cual se asumía a cambio de una prima el riesgo, desglosándose también de este modo los papeles de prestamista y garante del riesgo. La segunda exigencia se cumplió, en parte al menos, mediante el pacto por el que se aplazaba la entrega del capital hasta el momento en que se produjese el daño, sin el cual no tenía razón de ser el abono de la indemnización. Este aplazamiento es la etapa decisiva en la evolución histórica del seguro. El primer caso de verdadero contrato de seguro marítimo de que poseemos testimonio auténtico procede del año 1347 y de él se conserva acta en el archivo notarial genovés. En la ciudad de Pisa se conserva un contrato de seguros celebrado en el año 1384 y otro en Florencia del año 1397. De este modo, y por un lento proceso lógico, el contrato de aseguramiento se fue desarrollando a la par que se desenvolvía también por etapas graduales la organización sobre la cual descansa el seguro.

En este proceso histórico del contrato de seguro desempeña un papel importantísimo la creación y desarrollo de la forma jurídica de la póliza. Los grávidos y formalistas documentos notariales empezaron a decaer en el siglo XIV, viniendo a ocupar su puesto los documentos puramente privados de los aseguradores, otorgados casi siempre por mediación de un agente o corredor, dándose el nombre de «pólizas». En estos documentos se contenían todas las normas por las que había de regirse el seguro, y sobre ellas se modeló luego la legislación. Un decreto dictado por el duce de Génova en el año 1309, en que por primera vez aparece la palabra *assecuramentum* empleada en el sentido moderno del seguro, dispone que se admitan ciertas excepciones contra los contratos de seguros. La reforma hizo caer en el desuso, cada vez más abiertamente, la prohibición canónica de la usura. Los autores jurídicos acabaron por desdeñarla en absoluto.

El libro del *Consulado del Mar*

Antes de entrar en la materia conviene aclarar algunos extremos en relación con el epígrafe referido al mismo. En primer lugar, diferenciar entre el *consulado de mar* y el libro del *Consulado del Mar*: el primero es una corporación profesional que agrupaba a las gentes del mar en defensa de intereses económicos, con unas funciones similares a las cámaras de comercio, e igualmente como tribunal especial en cuestiones de comercio marítimo. Había consulado de mar en los principales puertos españoles e incluso posteriormente se crearon en las colonias americanas. En segundo lugar, la existencia de cónsules, como autoridad delegada del poder real, radicados primeramente en las expediciones marítimas y, posteriormente, en territorio extranjero, de los que son sucesores las actuales oficinas consulares. En tercer lugar, el libro del *Consulado del Mar* o *Llibre del Consolat de Mar*, que, como su nombre indica, es una obra que recopila y colecciona las leyes y costumbres marítimas dispersas en los derechos romano, griego, bizantino, rodio, italiano, francés y español. Por último, hay que aclarar la confusión existente entre esta obra y las ordenanzas sobre seguros marítimos de Barcelona, siendo habitual atribuir al libro del *Consulado del Mar* ser la primera ordenación de seguros existente en el mundo. El libro del *Consulado del Mar* vio la luz en Barcelona en el siglo XIII, durante el reinado de Jaime I el Conquistador. El nombre de la obra se debe al consulado de dicha ciudad. Pese a la creencia generalizada no recoge ningún tipo de legislación referida al seguro marítimo, siendo su primer ejemplar conocido el escrito entre 1436 y 1484. Las ordenanzas sobre seguros marítimos de Barcelona, que sí son las primeras conocidas en el mundo, son de 1435, y de ellas se hicieron eco posteriores ediciones del libro del *Consulado del Mar*, que las incorporaron como anexo de la obra. Al ser un código de derecho marítimo universal, que estuvo en vigor hasta el siglo XVIII, fue obviamente un extraordinario difusor de las ordenanzas, que incorporó a sus páginas.

Llegamos al punto inicial de la problemática en torno a la formación y estructura del libro del que no se conserva la primera redacción, pero de la que no hay dudas, ya que las existentes hacen menciones reiteradas a los antiguos textos que constituyeron las primeras *costums de la mar*, cuyo punto de referencia nos lo ofrece el rey Pedro el Grande en 1283, estableciendo el Consulado del Mar en Valencia, atribuyendo a los cónsules la competencia para resolver las disensiones que se produjesen entre mercaderes y hombres del mar. Marsella disputó el nacimiento de la obra a Barcelona, pero hoy día es indiscutible que esta última fue su cuna. Espigando referencias y datos contenidos en diferentes pasajes tenemos, por ejemplo, que todas las citas de índole monetaria del libro están siempre hechas en monedas barcelonesas y los precios de los fletes cuadran perfectamente tomando Barcelona como punto de partida.

Desarrollo del seguro con la Carrera de Indias

Con el matrimonio de los Reyes Católicos comienza un proceso integrador entre Castilla y Aragón, que culmina con la conquista de Granada, y que da dimensión universal a España con el descubrimiento de América por Cristóbal Colón. La Carrera de Indias supuso un nuevo impulso al seguro marítimo, que se desarrolló principalmente en Sevilla, y el comercio con las provincias flamencas tuvo un efecto parecido con Burgos y Bilbao. Los Reyes Católicos habían instituido en el año 1503, en Sevilla, la Casa de Contratación de las Indias, concediéndose el derecho de regular el comercio con las Indias occidentales (así llamado el Nuevo Mundo, descubierto por Cristóbal Colón), y de este organismo dimana la ordenanza de 21 de noviembre de 1507, tendente a evitar abusos en la contratación de seguros y préstamos a la gruesa. A las apuntadas disposiciones siguieron: las ordenanzas para los seguros marítimos, que formaron el prior y cónsules de la Universidad de Mercaderes de Burgos en el año 1537; la ordenanza de 1552, llamada de Carlos V, publicada por Felipe II, como lugarteniente de su padre; normativa de las atribuciones y competencias de la Casa de Contratación, y las de Sevilla, aparecidas en el año 1555, en las que se reglamenta el seguro marítimo con relación a la navegación de las indias occidentales. Todos estos ordenamientos, al reflejar la práctica de un intenso seguro marítimo en aquellas remotas épocas, muestran cómo las pólizas actuales se inspiran en principios establecidos en los siglos XV y XVI, en cuyos días ya se hacía jugar la franquicia y se dejaba una porción del riesgo a cargo del asegurado, quien, aun no cargando la mercancía, debía pagar una fracción de prima. Las ordenanzas de Burgos obligaban a redactar las pólizas ante los escribanos de la universidad de acuerdo con sus preceptos y al tenor de un modelo que insertaban, bajo pena de severas multas en caso de incumplimiento y pérdida de derecho de acudir al prior y cónsules. En las de Sevilla se disponía que todo lo que se asegurase, así de ida como de

vuelta a Indias, fuese conforme a la póliza general que incluía, sin que pudiera renunciarse a ella ni a los preceptos de las ordenanzas.

En cuanto a las primas, desde fines del siglo XVII sufrieron oscilaciones entre un cinco y un 10 por 100 del valor asegurado, y para la travesía de Indias alcanzó hasta el 30 por 100. Resulta sugestivo contemplar cómo en todas estas antiguas ordenanzas se justifican muchos preceptos a guisa de valladar a abusos y corruptelas fraudulentas, cometidos por los asegurados en detrimento de la buena fe debida; excesos que han venido sucediéndose en épocas contemporáneas. Ya en las ordenanzas de Barcelona del año 1484, que declaraban nulos los seguros conociendo la ocurrencia del siniestro, se preveían severas multas contra las personas calificadas de poco temerosas de Dios, que pretendían cobrar la indemnización sin haber cargado los efectos ni emprendido viaje alguno el navío.

Es sustancioso el preámbulo de las ordenanzas de Sevilla, en el que se lee que sus preceptos van dirigidos a acabar con los engaños que se suelen hacer —motivo del retraimiento de los aseguradores— y a lograr la tranquilidad de los aseguradores. En la adición a estas últimas ordenanzas, sacada de una de Felipe II, de 1533 (artículos 161 y 162 de las ordenanzas reales para la Casa de Contratación de Sevilla), se alude también a los fraudes que hacen algunas personas asegurando todos sus bienes por póliza secreta y confianza o a diversos aseguradores, y después cobran dos o tres veces el valor perdido; por lo que prohíbe esta clase de seguros, que deben hacerse públicamente, conforme está mandado. Bilbao obtuvo la jurisdicción consular en el año 1511 —a requerimiento de sus comerciantes, que la solicitaban para equipararse a Valencia y Barcelona—, y en el año 1560 publicaron sus cónsules el Reglamento de las Ordenanzas de la Contratación, que trataban principalmente de seguros y averías. En 1737 se publicaron unas nuevas ordenanzas de Bilbao, aprobadas por Real Decreto de Felipe V, el 2 de septiembre del mismo año. En sus cincuenta artículos sobre seguros marítimos reitera la mayoría de los preceptos vigentes en las anteriores, si bien merecen señalarse las siguientes innovaciones: equiparan las pólizas hechas sólo entre las partes a las extendidas ante corredor o escribano; facultan a que se asegure, en viaje de vuelta de las Indias, hasta el 25 por 100 por beneficios, y obligan al dueño del buque asegurado a correr el riesgo de la quinta parte de su valor. Se prohíbe el seguro sobre ganancias imaginarias y sobre la vida de los hombres, y se reconoce la existencia del reaseguro.

No podemos circunscribir nuestro estudio a la zona que ostentó durante la mayor parte de la Carrera de Indias el monopolio del comercio con ellas —Sevilla y Cádiz—, ya que hubo centros que resaltaron por su actividad y legislación en la transferencia de experiencias en todas estas materias y que, lógicamente, influyeron también sobremanera sobre la época e igualmente, en condiciones especiales, practicaron el seguro durante la Carrera de Indias. El caso de Barcelona ha sido ampliamente contemplado como pionera de la

legislación del seguro marítimo e impulsora del mismo y, asimismo, Sevilla. Vamos, por tanto, a estudiar los casos de Burgos, Bilbao y San Sebastián, cuyos respectivos consulados promovieron ordenanzas para adaptar a sus específicas necesidades legislativas en materia aseguradora las normas dimanantes de las propias experiencias. Las ordenanzas de seguros, redactadas por el consulado de Bilbao en febrero de 1520, se convierten en el primer cuerpo legislativo sobre seguros marítimos que atañe al mundo atlántico. Son breves, puesto que se componen de nueve artículos solamente. En 1558 el consulado de Bilbao aprueba unas nuevas ordenanzas sobre seguros y dos años más tarde otras de carácter general que contienen también disposiciones en materia de seguros.

A partir de mediados del siglo xvi la economía española entra en decadencia, lo mismo que la hispanoamericana desde fines de dicho siglo. A esta declinación económica corresponde un total estancamiento en materia de legislación del seguro. Durante más de un siglo y medio no se sanciona ninguna disposición legislativa referente al seguro. En la primera mitad del siglo xviii la economía española, y con ella la hispanoamericana, comienza a reaccionar, reacción que se acentúa durante la segunda mitad de la centuria. Este proceso se proyecta en el campo de la legislación del seguro. El consulado de Bilbao, después de realizar algunas pequeñas reformas en 1725, introduce otras nuevas, fundamentales, en sus ordenanzas generales. Estas nuevas ordenanzas «estaban influidas por las ordenanzas del comercio francés de 1673 y por las de la marina de 1631». Las mismas contienen disposiciones acerca del seguro. La zona de aplicación de las ordenanzas de Bilbao se amplió posteriormente, según veremos, a otros lugares. Cabe destacar aquí que, al igual que las ordenanzas de Sevilla, establecían el régimen de la póliza uniforme. Las ordenanzas del consulado de Bilbao de 1737 alcanzaron, como dice Pardessus, «una especie de prioridad y casi de universalidad», como que, aun dictadas para la villa de Bilbao, ellas fueron la legislación mercantil que casi exclusivamente se observó en la mayor parte del reino hasta la publicación del Código del Comercio, traspasando las fronteras para ser observadas en nuestras colonias de América y en las repúblicas hispanoamericanas después. Y refiriéndose al capítulo XXII de las ordenanzas, dedicado a los seguros, afirman que «puede asegurarse que fue la fuente a que todos los pueblos acudieron para sistematizar su legislación sobre el seguro marítimo». Las ordenanzas de Bilbao llegaron a regir en América.

Las ordenanzas de San Sebastián son del año 1814 y se hacen eco de las normas de las precedentes. Admiten, en negocios con Inglaterra y otras partes muy distantes, y sólo para el regreso, el seguro de ganancias hasta el 25 por 100. Si bien preceptúan la nulidad del seguro de vida sobre los tripulantes, permiten asegurar la libertad de sus personas, en caso de presa o cautiverio, y disponen que el seguro, hecho de buena fe, aunque exceda del valor de las mercancías cargadas, es válido hasta la concurrencia de la estimación

de éstas. Ordenan, en fin, que el asegurado de nave o mercancías debe dar cuenta al asegurador de los cambios de viaje, quien, de no hallarlo conforme, puede anular el seguro, reteniendo del premio el medio por 100, lo que no reza en el caso de que el «maestre» ejercite su derecho de poder entrar, si le es necesario, en cualquier puerto.

Los Países Bajos, parte también de la corona española, promulgaron durante el siglo XVI una serie de ordenanzas que fueron igualmente pioneras en la legislación de seguros, así como en la creación del órgano de control de la actividad aseguradora. Sus mercaderes fueron asimismo activos en esta industria con el comercio con las Indias. En 1569, el consulado español de Brujas reguló el régimen de seguros marítimos para el conjunto de comerciantes españoles de los Países Bajos. Pero como la gran mayoría de los mercaderes residían en Amberes y traficaban por medio de este puerto, que era entonces el primero de la Europa septentrional, fue la costumbre de Amberes la seguida en las ordenanzas publicadas. Una ordenanza real del 31 de octubre de 1563 se había ocupado ya de los seguros marítimos. Existen también tres ordenanzas del duque de Alba, fechadas, respectivamente, el 31 de marzo de 1569, el 27 de octubre de 1570 y el 20 de enero de 1571.

Del tronco que supuso el seguro marítimo surgieron con posterioridad, en el siglo XVII, los de vida e incendios. Lo que representó el inicio de una carrera imparable en su desarrollo, que poco a poco fue vulgarizándose y ampliando los principios de resarcimiento de daños a otros numerosos riesgos que fueron naciendo con el progreso de la civilización y que terminó de popularizar el automóvil, que cambió los hábitos sociales al surgir con inusitada fuerza en los albores de la pasada centuria. España fue pieza clave en su nacimiento al ser pionera en su ordenamiento en el siglo XV y al universalizarlo a través de su epopeya americana. Como en otras cosas, cardamos la lana y otros se llevaron la fama: a título de ejemplo, Lloyd's de Londres se creó dos siglos y medio después de que se promulgasen en Barcelona las primeras ordenanzas de seguros existentes en el orbe.

