



TRABAJO FIN DE GRADO

GRADO EN DERECHO

CURSO ACADÉMICO 2016-2017

EL SEGURO MARÍTIMO Y SU REGULACIÓN HISTÓRICA EN ESPAÑA

Marine insurance and its historical regulation in Spain

AUTORA: LARA OBREGON MARTÍNEZ

DIRECTORA: MARGARITA SERNA VALLEJO

JUNIO 2017

RESUMEN

Desde que nació el comercio marítimo, se ha querido impulsar y, para ello, los sujetos intervinientes, mercaderes y transportistas, requerían tener una seguridad para su mercancía o para sus barcos, ya que el mar supone riesgos numerosos y elevados. A través de la búsqueda de tal seguridad se fueron creando unas figuras que protegían ese tipo de comercio, hasta que se creó la institución del seguro marítimo. A lo largo del trabajo vamos a hacer un análisis cronológico del surgimiento de esas figuras afines al seguro marítimo, de entre las que destacar los préstamos a la gruesa y las mutualidades.

Una vez surge el seguro marítimo en el Mar Mediterráneo, durante este análisis vamos a comentar cómo eran esos primeros contratos y cómo los van a tratar los distintos cuerpos legales que se redacten en España, así como el contexto de los mismos. Desde las Ordenanzas de Barcelona de 1434, primera ley sobre seguros del mundo, hasta las Ordenanzas de Bilbao de 1737, que sirvieron de soporte para su regulación en nuestro ordenamiento jurídico actual.

Palabras clave: seguro, seguro marítimo, historia del derecho, derecho marítimo.

ABSTRACT

From the beginning of time, people wanted to support maritime trade. For this aim, subjects, merchants and transporters, required to have security for their merchandise or their ships, because there were large and very high sea risks. Searching this security, merchants started using some legal entities in order to protect them, until marine insurance was created. The most important of all them are bottomry contract and mutual society. During the research work, we are going to see the chronological development of these entities.

Once marine insurance arised in the Mediterranean Sea, during the study we are going to talk about how these contracts were and the context and behaviour of the first legal texts in Spain. This legal texts range from “Ordenanzas de Barcelona de 1434”, the first one in the world about marine insurance, to “Ordenanzas de Bilbao de 1737”, the medium to draft our modern regulation.

Key words: insurance, marine insurance, history of law, maritime law.

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	4
2. FIGURAS AFINES	5
2.1 CÓDIGO DE HAMMURABI	5
2.2 GRECIA ANTIGUA.....	8
2.3 ROMA ANTIGUA.....	12
2.4 ESPAÑA EN LA EDAD MEDIA	14
3. EL SEGURO MARÍTIMO	16
3.1 ORIGEN DEL SEGURO MARÍTIMO MODERNO	16
3.2 ORDENANZAS DE BARCELONA DE 1435.....	19
3.3 ORDENANZAS DE BURGOS DE 1538 Y DE 1572.....	23
3.5 ORDENANZA DE BRUJAS DE 1569	29
3.6 ORDENANZAS DE SEVILLA DE 1554	31
3.7 ORDENANZAS DE BILBAO DE 1560 Y DE 1737.....	32
4. CONCLUSIONES	34
5. BIBLIOGRAFÍA	37

1. INTRODUCCIÓN

Desde las civilizaciones más antiguas se ha querido considerar el comercio como una parte esencial de la economía y es por ello por lo que han ido surgiendo figuras jurídicas que lo protegían.

Las sociedades antiguas más desarrolladas fueron capaces de ver un mercado a través del mar, entre los puertos, primero más cercanos, y más adelante entre los más alejados. Así, y con el fin de evolucionar más rápidamente se abrieron a una nueva forma de comercio, el comercio marítimo; y realizaban sus negocios por barco, el medio de transporte marítimo por excelencia, entre puertos desde la época mesopotámica.

Como decíamos con anterioridad, eso supuso que las relaciones comerciales crecieran a gran velocidad pero, por la naturaleza que este tipo de comercio posee, los riesgos que el mismo supone aumentaron también. Por esta razón se fueron creando esas figuras jurídicas que mencionábamos que lo protegían. Este es el caso, por ejemplo, del seguro marítimo.

Sin embargo, antes de conocer al seguro marítimo como lo conocemos en la actualidad, existieron otras figuras que hacían una función similar, una función de protección a los mercaderes, y con las que los interesados se arreglaban en sus negocios. Aquí sería de necesaria mención las mutualidades y el importante préstamo a la gruesa ventura.

A lo largo del trabajo vamos a hacer un recorrido histórico, en un primer término a nivel supranacional e históricamente más lejano, y más adelante centrado en la regulación una vez ha surgido, en la Edad Media, en España. Las razones son varias:

El seguro marítimo emerge en el Mediterráneo y los primeros contratos de seguro marítimo se realizarían en Génova en 1343. Sin embargo, en España habría que esperar unos pocos años, hasta 1357, para conocer los primeros contratos de seguro marítimo, redactados en Mallorca, como así lo respaldan los documentos de archivos históricos.

Una vez surge el seguro marítimo en España, se va a utilizar de forma privada, a través de usos y costumbres marítimas que acordaban los comerciantes. Es a través de la repetición de esos usos y de la aparición de problemas de abuso de la figura por parte de la parte fuerte del contrato, cuando

deciden redactar un cuerpo de ley que las regule en Barcelona. Desde esas Ordenanzas de Barcelona de 1435 va a comenzar una labor legislativa a través de los Consulados de las distintas ciudades españolas.

De igual manera, el Consulado de Burgos hizo lo suyo con las Ordenanzas de Burgos de 1538, para la protección de la exportación de la lana de Castilla a través del puerto de Bilbao; el Consulado de Brujas, con las Ordenanzas de 1569 sobre seguros marítimos, ya que en aquel momento era territorio español, para la exportación de paños; las Ordenanzas de Sevilla de 1554, que se aplicarían en territorios de ultramar, para favorecer el comercio con las Indias; y las importantes Ordenanzas de Bilbao de 1737, que formaron la base de la regulación del Código de Comercio que conocemos en la actualidad.

2. FIGURAS AFINES

2.1 CÓDIGO DE HAMMURABI

En la antigüedad, para encajar el origen más lejano del seguro marítimo, podríamos remontarnos hasta Mesopotamia y el Código de Hammurabi del año 1752 a. C, que contenía algunas figuras que podrían mostrar un núcleo de reconocibilidad del actual seguro. En esta antigua sociedad, en la ciudad de Babilonia, el Rey mandó redactar 282 tablas, que contenían desde la penalización de los homicidios o las lesiones (la conocida Ley del Tali3n, del “ojo por ojo, diente por diente”), hasta la jerarquizaci3n de la sociedad o la vida econ3mica¹: regulaci3n de los contratos, de las deudas (pr3stamos con un inter3s del 20 por 100 anual en trigo, o de un 30 por 100 anual en el 3mbito del dinero)... Las tablas sobre este 3ltimo 3mbito se redactaron con el fin de reprimir los abusos econ3micos². Se trataba, en fin, del texto que trataba de unificar las diferentes leyes existentes en las ciudades del imperio babil3nico en aquella 3poca: el C3digo de Hammurabi.

En el sistema comercial Babil3nico los mercaderes ten3an una situaci3n complicada. En Mesopotamia era necesario importar much3simo material, ya que

¹ SANMARTIN, J. *C3digos legales de tradici3n babil3nica*, Barcelona, 1999, pp. 79-91.

² STARR, C. G. *Historia del Mundo Antiguo*, Madrid, 1974, pp. 39-63.

se localizaba en una zona yerma y no era capaz de tener autonomía económica³. En el transporte terrestre los mercaderes asumían el riesgo de pérdida de sus caravanas y mercancías en el desierto porque continuamente eran víctimas de saqueos por parte de los nómadas⁴. Por ello, dice el Talmud babilónico⁵, creaban mutualidades de comerciantes (denominados en una época posterior *gremios*) para compartir los gastos en caso de pérdidas causadas a sus caravanas del desierto, como así lo instaba el Código.

En algunas ocasiones, en cuanto a transporte marítimo se refiere, también contrataban préstamos a un elevado interés, que eran reembolsados al término del viaje si el barco llegaba “en feliz arribo”. Serían los primeros llamados “préstamos a la gruesa ventura”. En este tipo de acuerdos, el comerciante entregaba bienes, bien pecuniarios, bien no pecuniarios, a un vendedor con el fin de realizar ese transporte y venta de su producto. Si este viaje resultaba fructífero y finalizaba con la venta del producto, vendedor y comerciante se repartían los beneficios. Pero si el transportista no volvía o volvía sin los beneficios que correspondían, el comerciante tenía derecho a quedarse con sus propiedades; sin embargo, si esa mercancía se perdía por causas de piratería o causas no imputables al vendedor, éste último quedaba exonerado de responsabilidad sobre ella y por tanto, desaparecía su obligación con el comerciante⁶

Las leyes 78 y 101 del Código de Hammurabi decían lo siguiente:

*“Si un mercader le entrega dinero a un agente comercial para que venda y compre, y lo manda de gira comercial, que el agente, durante la gira (...),; si, en el lugar a donde fue, hace un buen negocio, que se apunte el interés de todo el dinero que haya conseguido, que cuente sus días y que luego le pague a su mercader.”*⁷ 78§

³ MONTERO FENOLLÓS, J.L. *Breve historia de Babilonia*, Madrid, 2012, p. 41.

⁴ ROUX, G. *Mesopotamia. Historia política, económica y cultural*, Madrid, 1990, pp. 28-32.

⁵ El Talmud babilónico es una recopilación de la opinión rabínica escrita entre los siglos III y V en Babilonia, que se encuentra en la Biblioteca Estatal de Baviera.

⁶ MORÁN VIÑÉ, J.M. *Crónicas del seguro*, Madrid, 1989, pp. 3-11.

⁷ SANMARTIN, J. *Códigos legales de tradición babilónica*, cit. pp., pp. 97-156.

“Si, en el lugar a donde fue no hace ganancias, el agente le entregará al mercader el doble del dinero que hubiera recibido.”⁸ 101§

Es necesario saber que en el Código de Hammurabi se instaba a los propietarios de bienes relacionados con el comercio, como barcos, asnos y mercancías, a que se asociaran para contribuir económicamente a compensar a quien perdiera un barco hundido o a quien le fuera robado, extraviado o muerto un asno, durante un viaje comercial, sustituyéndolo con una nueva nave o con un nuevo asno⁹.

“Si un hombre le entrega dinero a otro hombre para una sociedad ganancial, que se repartan ante el dios por partes iguales las ganancias y las pérdidas que se originen”¹⁰ 77 §

El término “*tapputum*” que traduce en esta ley Sanmartín por “sociedad ganancial” se refiere a una sociedad capitalista en la que los mercaderes se unían para, por ejemplo, realizar una expedición comercial al extranjero, y que se debía entender como una operación externa a la empresa. A través de ella debían de participar en las ganancias y correr con los gastos todos los socios de forma conjunta¹¹.

Por otra parte, tenemos una mención quizá más aproximada al seguro marítimo en la Ley 237 del Código de Hammurabi, que reza lo siguiente:

“Si un hombre contrata un barquero y un barco y lo carga de cebada, lana, aceite dátiles o el cargamento que sea, y ese marinero es descuidado y hunde el barco o deja que se pierda todo su contenido, el barquero

⁸ SANMARTIN, J. *Códigos legales de tradición babilónica*, cit., pp.

⁹ CUMBRERA, J. M. M., & GARLOBO, S. F. “El seguro marítimo: Perspectivas de su tramitación en Granma” en *Derecho y Cambio Social*, nº 8(26), 2011, p. 10.

¹⁰ SANMARTIN, J. *Códigos legales de tradición babilónica*, cit., pp.

¹¹ SANMARTIN, J. *Códigos legales de tradición babilónica*, cit. pp., pp. 157-183.

restituirá el barco que ha hundido y todo el contenido que ha dejado que se pierda¹²”

Aunque no se dé la definición propiamente de seguro marítimo en esta compilación de leyes, se hace referencia a una compensación de la que el marinero se ha de hacer cargo frente al naviero en caso de que no sea diligente en su trabajo y accidente la nave. No era un seguro marítimo, pero sí que se trataba de las primeras manifestaciones del mismo.

Estas prácticas estaban extendidas hasta un milenio antes de la reglamentación del Código de Hammurabi, pero por razones de antigüedad no se conocen textos anteriores a tal recopilación que lo demuestren.

2.2 GRECIA ANTIGUA

En la Antigua Grecia, la sociedad se desarrollaba a gran velocidad, y el sector comercial, de igual manera, enseguida emprendió a buscar clientes más allá de su territorio, a través del Mediterráneo. A pesar de que hablamos de la Grecia Antigua y su crecimiento cultural y económico en términos generales, algunas sociedades destacaron entre las demás, como las pertenecientes a la civilización minoica (de la isla de Creta, 3000 a.C-1050 a.C¹³) y a la micénica (de la villa de Micenas, en Argólida, cuyo periodo cumbre se encontró entre el 1400 y el 1200 a.C¹⁴), que se convirtieron en focos de progreso modélicos en la historia más lejana griega.

Más adelante, en su apogeo social, económico y cultural, la Grecia Clásica de los siglos V y IV a. C. tenía la economía más avanzada del mundo. Esto se demostraba por el dato que el historiador austriaco Scheidel señala a continuación: el salario diario promedio de un trabajador griego era, en concepto de trigo, cercano a 12 kg de trigo diarios, cuando el salario diario promedio de un trabajador egipcio era cercano a los 3,75 kg de trigo diarios¹⁵

¹² SANMARTIN, J. *Códigos legales de tradición babilónica*, cit., pp.

¹³ DE SOUZA, P. *La guerra en el mundo antiguo. Una historia global*, Madrid, 2008, p. 87.

¹⁴ DE SOUZA, P. *La guerra en el mundo antiguo*, cit., pp.

¹⁵ SCHEIDEL, W. “Real slave prices and the relative cost of slave labor in the greco-roman world” en *Ancient Society*, Nº 35, 2005, Peeters Publishers, pp. 1-17.

2.2.1 Nautikon dancion

En este periodo de la historia y en la Época Helenística también se conocieron formas incipientes de seguro, cuando se consolidó la figura del *nautikon dancion*, una forma aseguradora a la inversa o, dicho de otra manera, un préstamo combinado con un seguro marítimo. Se establece entonces la licitud de dicha figura, como dice Jiménez Muñoz por “*la necesidad de financiación del creciente desarrollo marítimo*”.

Podemos comprobar en el Discurso sobre el Quersoneso (340-336 a.C.¹⁶) del orador griego Demóstenes contra Filipo una referencia a los préstamos marítimos:

“Todos los generales que salen de vuestros puertos (lo garantizo con mi cabeza) reciben dinero de Chios y de Eritrea, y de todos los griegos del Asia que se prestan a dárselo. La contribución es proporcionada al número de las naves que envían; pero sea grande o pequeña, ¿pensáis que es gratuita? No, estos pueblos no son tan insensatos; con ella compran la libertad, la seguridad de su comercio marítimo, el derecho de hacer escoltar sus buques y otras diversas ventajas¹⁷”

A través de los textos recopilados de aquella época de diversos autores griegos e historiadores de la Antigua Grecia podemos afirmar que estos préstamos existían *de facto*¹⁸.

En el comercio exterior marítimo, tanto los mercaderes como los propietarios de los barcos, al no disponer de suficiente cantidad de dinero en efectivo, se veían obligados constantemente a acudir en busca del mismo a los trapezistas, cambistas de dinero, los primeros banqueros que existieron. En calidad de prenda o garantía se ponía a disposición del acreedor el barco o la carga, o ambos a la vez. La tasa del interés de estos empréstitos marítimos, al

¹⁶ MORENO, J. G. *Demóstenes: discursos ante la asamblea*, Edición de Felipe G. Hernández Muñoz, Madrid, 2008, pp. 355-357.

¹⁷ RODA, A. *Oraciones escogidas de Demóstenes*, Madrid, 1872, p. 77.

¹⁸ Cfr. Por ejemplo, La vida de Zenón, en *Vidas, opiniones y sentencias de los filósofos más ilustres* de Diógenes Laercio, un historiador griego del siglo III d.C. En el libro Séptimo, §11 se hace referencia a lo siguiente: “*Dicen que cuando pasó a Grecia tenía más de mil talentos, con los cuales comerciaba por mar*”.

ver que el riesgo de este tipo de operaciones era importante, era muy elevada. Sería un interés de entre el 12 y el 30 por 100, en función de lo que durara el viaje mercante¹⁹

Desde finales del S. V a.C. se practicaron los primeros préstamos hipotecarios marítimos en Grecia, ya que el comercio a larga distancia se hacía prácticamente por entero a través del mar. El típico préstamo que se contrataba en la ciudad de Atenas para embarcar en viajes marítimos consistía en poner a disposición al viajante una importante suma de dinero (en aquella época serían 2000 dracmas), a un alto tipo de interés (como decíamos, de entre 12 y 30%), durante un corto periodo de tiempo²⁰. El prestamista asumía todos los riesgos del viaje, y a cambio el prestatario garantizaba el préstamo con la carga y con su flota, que como precaución era inmovilizada al retorno del viaje en el puerto del Pireo. Éste, al igual que otros puertos importantes, poseía depósitos, muelles y otras obras portuarias para estos movimientos comerciales²¹.

Este préstamo contratado con los trapezitas es preciso diferenciarlo de los realizados en el seno de las Eranoi o Hetairas, asociaciones de asistencia mutua entre los socios. Las primeras eran asociaciones benéficas; las segundas, eran asociaciones de auxilio mutuo en casos de persecución, enfermedades, indigencias o en caso de muerte²². Volviendo a lo anterior, los prestamistas griegos de la época eran muy rigurosos a la hora de realizar el contrato, estableciendo como requisito formal que el préstamo se perfeccionara por escrito²³.

Además de los préstamos sobre cuestiones marítimas, que se realizaban en tierra siempre, existían ya en el mar normas consuetudinarias, normas que todos los barcos cumplían a pesar de que no estaban estipuladas por escrito. Sin embargo, hasta la Lex Rhodia, no se estableció una juridificación de esas

¹⁹ STRUVE, V.V. *Historia de la Antigua Grecia*, Madrid, 1981, pp. 342-348.

²⁰ JIMÉNEZ MUÑOZ, F.J. *La usura: evolución histórica y patología de los intereses*, Madrid, 2010, pp 24-28.

²¹ STARR, C. G. *Historia del mundo antiguo*, cit., pp.

²² FAJARDO CRIBILLERO, M. "Sentido de la Protección y Seguridad en sus Raíces", en *Docentia Et Investigatio*, N° 3(4), 2014, pp. 121-124. Disponible en <http://revistasinvestigacion.unmsm.edu.pe/index.php/derecho/article/view/10876/9795> [fecha de última consulta: 21/04/2017]

²³ GARCÍA GONZÁLEZ, J.M. "El préstamo y la usura en el Mediterráneo antiguo", en *Revista Lucentum*, N° 3, pp. 299-316. Disponible en https://rua.ua.es/dspace/bitstream/10045/4494/1/Lucentum_03_14.pdf [fecha de última consulta: 22/04/2017]

costumbres de Derecho Marítimo. Aunque se desconoce de cuándo data exactamente tal ley, se cree que es de aproximadamente el S.I a.C, y es conocida porque se incorporó posteriormente en el Derecho Romano, en el Título II, Libro XIV del Digesto de Justiniano.

La isla de Rodas es la isla griega más extensa del archipiélago del Dodecaneso, y a finales de la Edad de Bronce se denotó en ella una destacada influencia minoica. Sobre el 1100 a.C se produjo en Rodas la llegada de los dorios, que aprovecharon su especial emplazamiento como encrucijada entre Oriente y Occidente, fomentaron la actividad comercial y, a raíz de ello, se desarrollaron las primeras costumbres marítimas que finalmente se fijaron por escrito.

Será bastante más adelante, en el S.I a.C., cuando nazca la Lex Rhodia, mas los datos anteriores nos sirven como base para entender el temprano desarrollo comercial de la Isla. La Lex Rhodia fue una norma en la que se encontraban la figura de la echazón y de los préstamos marítimos²⁴. La echazón constituye el ejemplo clásico y típico de las averías gruesas, y que ha llegado hasta nuestros días. Consiste en “la acción de arrojar al mar la carga y las cosas que hacen peso en la nave cuando es necesario aligerarla, para que no naufrague por la tempestad, o para que pueda huir con más velocidad del pirata o corsario que la persigue”. Lo relevante es que con la Ley Rodia se establecían las responsabilidades derivadas de la echazón, para así dar una seguridad económica a navieros y transportistas frente a los prestamistas.

La Ley Rodia tuvo bastante repercusión y se extendió por las zonas en las que los mercaderes griegos realizaban sus tráficos de mercancías, básicamente por el Mar Mediterráneo, y cronológicamente ha llegado en su esencia hasta nuestros días.

2.2.2 Medio general

Además, a raíz del crecimiento de los giros comerciales, fueron surgiendo algunas uniones de mercaderes y de propietarios de barcos, en forma de

²⁴ MATAIX FERRÁNDIZ, E. *El edicto de incendio ruina naufragio rate nave expugnata (D. 47, 9, 1). Responsabilidad penal por cuestión de naufragio*, Tesis Doctoral, Universidad de Alicante, 2014, pp. 207-211.

sociedades²⁵. Los comerciantes de Rodas también practicaban una especie de seguro mutuo llamado “medio general” a través del que constituían entre todos un fondo que se utilizaba para compensar a uno de ellos en caso de siniestro²⁶

2.3 ROMA ANTIGUA

Si seguimos la historia del seguro marítimo, aterrizamos en el Derecho Romano. En la Roma Clásica el transporte marítimo estaba a la orden del día, por lo que se requería que el *ius* interviniera en este sector fijando unas normas. Se distinguen dos etapas en lo que al Derecho Romano se refiere: una en relación a la época del Imperio Romano y una posterior de la época de Justiniano.

2.3.1 Nauticum foenus

En la época del Imperio Romano se heredaron las prácticas crediticias griegas, y por tanto, hay que destacar la figura del *nauticum foenus* (correspondería al *nautikon dancion*). El *nauticum foenus* era un contrato de mutuo, a través del cual se prestaba dinero a un armador (mutuario) para que lo destinase al comercio marítimo, respondiendo el acreedor (mutuante) del riesgo que ello suponía. Es decir, es el préstamo que contrata armador de una nave para transportar el dinero o comprar mercancías destinadas al tráfico marítimo; una suma de dinero para que éste la transporte por mar, o bien, invierta dicha suma en géneros o mercancías siempre destinadas a viajar por mar²⁷.

En este contrato, se denominaba *pecunia trayecticia* al capital prestado, que conllevaba el *nauticum foenus*, concepto que se refiere al interés pactado sobre esa cantidad anteriormente prestada y que servía como compensación del riesgo de pérdida de capital²⁸.

La usura en aquel momento se estaba generalizando, por lo que el Derecho Romano tuvo la voluntad de intervenir estableciendo un límite al devengo de intereses: cuando lo debido en tal concepto ascendía ya a una cantidad igual al capital (*usurae supra duplum*), es decir, que la cantidad de

²⁵ STRUVE, V.V. *Historia de la Antigua Grecia*, cit., pp.

²⁶ TORTELLA, G., et al. *Historia del seguro en España*, Fundación MAPFRE, Madrid, 2014, pp. 28-30.

²⁷ JIMÉNEZ MUÑOZ, F.J. *La usura: evolución histórica y patología de los intereses*, cit., pp.

²⁸ JIMÉNEZ MUÑOZ, F.J. *La usura: evolución histórica y patología de los intereses*, cit., pp.

intereses era igual a la cantidad prestada, no se podía exigir el exceso, y si era pagado voluntariamente podía el prestatario ejercitar una acción de repetición contra el prestamista por considerarse lo pagado cantidad indebida.

Sin embargo, a pesar de la juridificación del sector de préstamos, resulta curioso afirmar que esta limitación no afectó a la figura del *nauticum foenus*. Era “un seguro a todo riesgo” en el que no existía limitación de intereses²⁹

2.3.2 Seguros de riesgo en el Digesto

En el Digesto de Justiniano, por su parte, se establecieron tres modalidades especiales de seguros de riesgo, que se incorporaban al arrendamiento de obra (*locatio conductio operis*) en su forma de transporte marítimo y de hospedaje de albergues³⁰:

1. La primera se refiere a la *Lex Rhodia de lactu*, nacida como veíamos anteriormente en la época helenística por el comercio mediterráneo, por la cual si se perdían las mercancías echadas al mar (*iactus*) para aligerar la nave cuyo servicio de transporte se arrendó, se debía repartir proporcionalmente entre todos los propietarios de las mercancías transportadas. El propietario de la mercancía objeto de la echazón disponía de la *Actio Locati* contra el transportista para que se le reembolsara una indemnización parcial; a su vez, el transportista disponía de la *Actio Conducti*, para pedir a los otros propietarios su cuota de indemnización proporcional a la mercancía que cada uno de ellos había salvado. Con esto se lograba distribuir la pérdida de forma proporcional entre todos, incluido el perjudicado directamente; este seguro no se daba en caso de abordaje pirático, a no ser que se hubiera de haber pagado un rescate por la nave entera³¹
2. En segundo lugar, nos encontramos ante dos situaciones de mezcla de la carga: la *conmixtio* y la *confusio*. Si se daba una mezcla –*aversio*– de géneros homogéneos transportados en una nave, no se había de regir ni por las reglas de la copropiedad, ni por las del *creditum* (como si el transportista fuera mutuario). El Pretor concedía la *Actio Oneris Aversi* a

²⁹ JIMÉNEZ MUÑOZ, F.J. *La usura: evolución histórica y patología de los intereses*, cit., pp.

³⁰ D'ORS, A. *Derecho Romano Privado*, Pamplona, 2008 pp. 600-602.

³¹ Digesto, 14,2,2,2.

los propietarios de las mercancías sin mezclar, para que se recuperen las respectivas cantidades, siendo el transportista un mero poseedor y careciendo, por tanto, de responsabilidad alguna sobre ese problema. El transportista no realiza acto ilícito sobre tal *aversio*, sino que se encuentra con un tipo de carga³²

3. En tercer y último lugar, vemos que tanto los transportistas marítimos (*nautae*) como los hospederos de albergues (*caupones*) o establos (*stabularii*) realizan una declaración expresa de seguro (*receptum res salvae fore*), a través del cual se extiende su responsabilidad por las cosas que acompañan a lo que es el verdadero objeto del contrato (contrato de transporte o contrato de hospedaje), o por éste antes de hacerse propiamente objeto de la locación (por ejemplo, la manipulación de mercancías en el puerto)³³. Se realiza para evitar los hurtos de las cosas que son objeto del contrato. La parte pasiva del contrato tendría entonces una *Actio Furti* contra los transportistas o miembros del establecimiento³⁴.

2.4 ESPAÑA EN LA EDAD MEDIA

2.4.1 Mutualismo

El mutualismo, tal como sostiene Fajardo Cribillero, fue la base de todas las instituciones del seguro de la Edad Media. Cuando los comerciantes transportaban sus productos a lugares lejanos o remotos, para evitar correr peligros individuales, realizaban pactos para auxiliarse e indemnizarse en caso de que esos peligros se materializaran. Estos acuerdos proteccionistas entre los contratantes dieron lugar tras su perfeccionamiento a la figura del seguro de mutuo³⁵.

Como ya hemos ido viendo a lo largo del anterior análisis cronológico tenemos principalmente dos instituciones que han permitido fraccionar y distribuir los riesgos antes de que surgiera el seguro marítimo: la avería gruesa y el préstamo a la gruesa (o a riesgo marítimo).

³² Digesto 14, 1,1,15 y Digesto 14,2,10,2.

³³ D'ORS, A. *Derecho Romano Privado*, cit., pp.

³⁴ Digesto 4,9.

³⁵ FAJARDO CRIBILLERO, M. "Sentido de la Protección y Seguridad en sus Raíces", cit., pp.

La figura de la avería gruesa representa un antecedente natural del seguro marítimo. Cuando se produce, los riesgos y sus resultados se distribuyen al común de los intereses. Esto es, que los daños y las pérdidas que se produjeran durante una travesía, serían aplicados al común de intereses, por existir asimismo un riesgo común; se desplazaría el riesgo. Los daños se distribuyen entre todos los interesados en la expedición, el dueño de la nave y los propietarios de las mercancías transportadas dentro de ella³⁶. Esa división del riesgo supone una atenuación de las consecuencias económicas que se derivaran del mismo³⁷. He aquí el germen del seguro mutuo, ya que cada uno de los intereses ostenta la posición de asegurado y asegurador para con los demás³⁸.

2.4.2 El préstamo a la gruesa

En cuanto a la institución del préstamo a la gruesa, por su parte, se trata del antecedente directo del seguro marítimo a prima fija. La prima fija del actual seguro correspondería en el préstamo a la gruesa a los intereses cobrados por el prestamista. El riesgo que esta persona corría era proporcional a los elevados intereses que cobraba por el préstamo, que la gran parte de las veces eran unos intereses usurarios³⁹.

Fue en 1234 cuando el Papa Gregorio IX, a través de una Decretal, determinó que el préstamo a la gruesa era usurario y por tanto ilícito, lo cual contribuyó a la entrada en decadencia de esta figura

³⁶ HILL PRADOS, M. C: *Los clubs de protección e indemnización en el campo del seguro marítimo*, Barcelona, 1992, pp. 21-30.

³⁷ CLAVERO TERNERO, M.: *Clubs de P&I*, Madrid, 1992, pp. 66-68.

³⁸ RODRÍGUEZ CARRIÓN, J. L. : "Introducción, concepto, caracteres, normativa legal e interpretación del contrato de seguro" en Olivencia, M., Fernández Novia, C. Y Jiménez de Parga, R.(dir.), *Los seguros marítimos y aéreos*, Barcelona, 2003, pp. 21-49.

³⁹ RODRÍGUEZ CARRIÓN, J. L. *Los seguros marítimos y aéreos*, cit., pp.

3. EL SEGURO MARÍTIMO

3.1 ORIGEN DEL SEGURO MARÍTIMO MODERNO

Si llegados a este punto hacemos un importante lapso temporal sobre las figuras afines al seguro, realmente los estudios históricos coinciden en situar el origen del seguro moderno en la Europa del siglo XIV en el Mar Mediterráneo, con el seguro marítimo, donde destacaron Italia y España. Resulta ciertamente significativo señalar que existe un desfase cronológico importante entre el nacimiento del seguro marítimo y los muy posteriores seguros terrestres.

El contrato de seguro marítimo más antiguo que se conoce fue celebrado en Génova el 18 de febrero de 1343, escribía Escudero, y cubría el riesgo del transporte de diez balas de paños⁴⁰ entre Porto Pisano y Sicilia. Aunque se dijo en las tesis de K. F. Reartz que en el reinado de Fernando I (1367-1383) en Portugal fue donde se encontraba la cuna del seguro, quedó demostrado por otros autores como Boselli y Bensa que el lugar de nacimiento de esta institución era claramente las plazas italianas⁴¹.

En nuestro país, los contratos de seguro marítimo de fecha más temprana se sitúan en la isla de Mallorca entre los años 1357 y 1358⁴².

El seguro marítimo convivió con el préstamo a la gruesa, hasta que este último en el siglo XIX quedó en desuso, sustituido íntegramente por el seguro de prima fija.

El préstamo a la gruesa, como veíamos con anterioridad, se remonta en nuestro ordenamiento jurídico al Derecho Romano, y se entiende por él *“aquel contrato por el que alguien presta a otra persona cierta cantidad sobre objetos expuestos a riesgos marítimos, con la condición de perderla si estos se pierden y de que, llegando a buen puerto, se le devuelva la suma con un premio convenido”*⁴³.

La principal diferencia entre una y otra institución es que en el préstamo a la gruesa la indemnización quedaba sometida a la contingencia de la pérdida del buque o la mercancía, y el reembolso de la suma aportada, más la de la

⁴⁰ Fardo o lío grande y muy apretado de tela, especialmente de lana o de algodón en rama

⁴¹ PELÁEZ, M.J. *Trabajos de historia del Derecho privado*, Barcelona, 1993, pp. 127-164.

⁴² ESCUDERO, J.A. *Curso de Historia del Derecho*, Madrid, 2003 pp. 346-349.

⁴³ Definición extraída del Diccionario de la Real Academia Española.

indemnización convenida dependían “del feliz arribo del buque”, es decir, tenía un carácter condicional. Sin embargo en el seguro marítimo, el tomador del seguro está obligado siempre a pagar la prima, aunque no se produjera el siniestro, por razón de la cobertura del hecho incierto.

Una segunda diferencia latente entre estas figuras jurídicas es que en el préstamo a la gruesa el prestamista entrega el capital al propietario del buque o de la mercancía previamente, obligándose éstos a devolver el préstamo de no producirse el siniestro, mientras que en el seguro marítimo la indemnización se hace efectiva una vez se ha producido el siniestro⁴⁴.

El comercio catalán en el Mediterráneo se asentó sobre unos consulados con jurisdicción propia, contando con la cobertura jurídica del seguro marítimo y de otros varios contratos que encauzaron el tráfico mercantil. El seguro se formó como una institución capital del derecho marítimo, ya que suponía una iniciativa que permitía incentivar el comercio⁴⁵. Desde Barcelona partían numerosos mercaderes hacia otros puertos del Mediterráneo y es en ese momento cuando surge la necesidad de crear la figura del seguro, ya que escasos comerciantes estaban dispuestos a correr el riesgo de zarpar y volver con las manos vacías en caso de que surgiese, por ejemplo, un temporal.

El seguro marítimo nace con unas características que muestran su régimen especial, diferente al régimen común, las cuales se han mantenido a lo largo del tiempo. Las razones son diversas, pero principalmente son estas dos:

- Los riesgos: en la navegación marítima existen unos riesgos totalmente distintos a los que existirían en el ámbito terrestre, riesgos innumerables, inciertos y graves con ocasión de la aventura marítima;
- El valor del objeto de cobertura: el objeto de cobertura de este seguro tiene un valor mucho más elevado;

El seguro marítimo moderno de la Baja Edad Media, como decíamos, surge en el floreciente tráfico entre los pueblos marítimos del Mediterráneo. En un principio las normas sobre seguros marítimos quedaban recogidas en

⁴⁴ ARROYO MARTÍNEZ, I. “Los seguros marítimo y aéreo. El préstamo a la gruesa” en Rodrigo Uría (dir.) *Curso de Derecho Mercantil II*, Madrid, 2006, pp. 1575-1632.

⁴⁵ PELÁEZ, M. *Historia del derecho de la navegación I: trabajos de teoría e historia de derecho marítimo y de derecho aeronáutico*, Universidad de Málaga, 1994, p. 799.

compilaciones de Derecho marítimo general, como el Llibre del Consolat de Mar en el Mediterráneo, una recopilación privada de los mercaderes de la segunda mitad del siglo XIV, o los Roles d'Oleron del siglo XIII en el caso de las costas atlánticas. Así se resolvían los problemas derivados del Derecho mercantil marítimo y, en el caso de que no se encontrara solución en esa recopilación, esto es, en defecto de esa norma especial, se acudía al Derecho común, que todas las investigaciones históricas apuntan a que se trataba del Derecho romano, sobre todo en los temas de contratos y obligaciones⁴⁶.

Los textos históricos de nuestro ordenamiento jurídico contienen cuantiosas referencias al seguro marítimo. Empezaron a emerger instituciones específicamente mercantiles a través de los usos y más adelante se juridificaron a través de Ordenanzas y privilegios reales⁴⁷. Las más destacadas de la época serían las Ordenanzas de los Magistrados de Barcelona de 1435, que ofrecen una primera disciplina completa sobre la materia⁴⁸.

A finales del S. XIV, Barcelona tenía importantes conexiones comerciales con Oriente, principalmente con las ciudades de Alejandría (Egipto) y Beirouth (Líbano), así como con Italia y Grecia.

Sin embargo, Sayous advierte que no existen documentos históricos disponibles que muestren que en el S. XIV se celebrasen contratos de seguro marítimo Barcelona todavía. Habría que esperar al 12 de abril de 1428 para conocer el primer contrato de seguro marítimo en la ciudad, aunque ya se venían realizando desde finales de la anterior centuria⁴⁹.

Las notas que caracterizan ese primer contrato de seguro son las siguientes: una parte activa contratante compuesta por seis aseguradores, mientras que en la parte pasiva se encontraba un pañero barcelonés llamado Johan Font; por otra parte, el montante asegurado eran 325 libras barcelonesas ("libras barchilonensis"); y finalmente, el barco en el que se realizaba el trayecto era propiedad del transportista genovés Nicolo de Nigro⁵⁰.

⁴⁶ TOMÁS Y VALIENTE, F. *Manual de Historia del Derecho español*, Madrid, 2006, pp. 346-368.

⁴⁷ TOMÁS Y VALIENTE, F. *Manual de Historia del Derecho español*, cit., pp.

⁴⁸ ARROYO MARTÍNEZ, I. *Curso de Derecho Mercantil II*, cit., pp.

⁴⁹ SAYOUS, A. E. "Les méthodes commerciales de Barcelone au XV e siècle d'après des documents inédits de ses archives: La bourse, le prêt et l'assurance maritimes, les sociétés commerciales, la lettre de change, une banque d'Etat", en *Revue historique de droit français et étranger* (1922-), n° 15, 1936, pp. 255-301.

⁵⁰ BASAS FERNÁNDEZ, M. *El seguro marítimo en Burgos en el S. XVI*, Bilbao, 1963, pp. 2-17.

De los estudios históricos realizados sobre el tema, Sayous sacó en claro varios datos a destacar, como así sintetizó Basas Fernández:

Los aseguradores eran casi siempre originarios de la ciudad, antes que extranjeros y su profesión era la de cambistas o mercaderes. Además, con el fin de realizar un buen negocio, diversificaban el riesgo asegurando distintos trayectos; y, como último punto, se ha podido saber que el cobro de la prima ascendía desde un 3 hasta un 5 por ciento⁵¹.

De todas formas, resulta relativamente difícil afirmar a día de hoy que ese fuera el primer contrato de seguro marítimo de la ciudad de Barcelona, ya que estamos hablando de unos estudios del año 1936. El investigador Cruz Barney⁵² habla más recientemente de un primer contrato de seguro marítimo en Barcelona en fecha 2 de junio de 1377.

Hay una serie de elementos del seguro marítimo que hay que señalar que aparecen entre los siglos XV y XVI, como así lo especifica Alberto Tenenti en el Simposio Internacional “El Consulado de Burgos” de 1994⁵³:

- La elaboración del concepto de seguro y del compromiso contractual.
- El predominio de comerciantes individuales con interés en asegurar sus riesgos o para la cobertura de los riesgos de otros mercaderes.
- El aumento de la reglamentación de la figura por el Estado.
- El nacimiento de la profesión del corredor de seguros.
- La aparición de agentes dedicados a la especulación de seguros⁵⁴.

3.2 ORDENANZAS DE BARCELONA DE 1435

3.2.1 Contexto

Publicadas el 21 de noviembre de 1435, las Ordenanzas de los Magistrados Municipales de Barcelona sobre actos mercantiles serán las

⁵¹ SAYOUS, A. E. “Les méthodes commerciales de Barcelone au XV e siècle d'après des documents inédits de ses archives: La bourse, le prêt et l'assurance maritimes, les sociétés commerciales, la lettre de change, une banque d'Etat”, cit., pp.

⁵² CRUZ BARNEY, O. *El riesgo en el comercio hispano-indiano: préstamos y seguro marítimos durante los siglos XVI a XIX*, cit., pp.

⁵³ CRUZ BARNEY, O. *El riesgo en el comercio hispano-indiano: préstamos y seguro marítimos durante los siglos XVI a XIX*, Madrid, 2001, pp. 99-142.

⁵⁴ TENENTI, A. “El seguro marítimo en la Europa de los siglos XV y XVI” en *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos. (I) Simposio Internacional “El Consulado de Burgos”*, Burgos Excma. Diputación de Burgos, 1994, p. 424.

Primeras normas sobre seguros marítimos conocidas en el mundo. Las Ordenanzas de Barcelona estaban insertas en el Libro vulgarmente llamado del Consulado y no hacían sino recoger todos los usos y costumbres que ya existían en el ámbito de los seguros, es decir, recopilaban toda la tradición de la figura en el comercio marítimo de la época⁵⁵. El cuerpo normativo original estaba en lengua catalana, pero fue traducido al castellano y tiene una corta extensión, ya que se distribuye en doce capítulos.

Se determina en aquel momento que se deben redactar unas normas reguladoras del régimen del seguro marítimo, con el objetivo de reducir la intención fraudulenta de algunos mercaderes contratantes. Se estaba denotando en aquella época un aumento del fraude con este tipo de contratos, y no era aceptable, puesto que se trataba de un acto de comercio en el que se necesitaba en mayor medida que existiese buena fe y que prestase seguridad a las partes contratantes⁵⁶.

3.2.2 Contenido

En el artículo introductorio de estas Ordenanzas, se muestran que sus autores son los consellers y prohombres de la ciudad, esto es, la autoridad municipal, a instancia del veguer⁵⁷ y del bayle⁵⁸ de Barcelona. A través de este dato, se deja entrever la importancia de los municipios en las instituciones mercantiles catalanas, a diferencia de lo que ocurría en el reino castellano, cuyas autoridades se mantenían en mayor medida al margen de las relaciones comerciales⁵⁹. Son ellos, además, los competentes para interpretar cualquier duda que surgiera en relación a estas leyes, como así muestra la cláusula de cierre de las mismas: *“si en la presente ordenanza y bando hubiese algunas cosas obscuras ó dudosas, ellos ó sus sucesores puedan enmendarlas, declararlas, é interpretarlas quantas veces quieran á su discreción”*⁶⁰

⁵⁵ MORÁN VIÑÉ, J.M. *Crónicas del seguro*, cit., pp.

⁵⁶ BASAS FERNÁNDEZ, M. *El seguro marítimo en Burgos en el S. XVI*, cit., pp.

⁵⁷ El veguer era un magistrado que en Aragón, Cataluña y Mallorca ejercía, en términos generales, la misma jurisdicción que el corregidor en Castilla, y era nombrado para representar al conde en su jurisdicción.

⁵⁸ El bayle, *baillío* o *baile* era un agente de la administración real o señorial en un territorio determinado.

⁵⁹ BASAS FERNÁNDEZ, M. *El seguro marítimo en Burgos en el S. XVI*, cit., pp.

⁶⁰ CAPMANY Y MONTPALAU, A: *Apéndice a las costumbres marítimas del Libro del consulado*, Madrid, 1791, pp. 49-52.

Es en el primer capítulo de las Ordenanzas donde se establece la necesidad de que en los barcos con significativo porte (“con un valor de 1500 quintales”) se llevase un “escribano jurado” que las hiciera cumplir, que las observase y aplicase, como *conditio sine quae non* para que ese barco pudiera salir a navegar. Esta disposición es muy determinante, los escribanos y notarios que redactasen los contratos se habían de someter y tenían el cometido de observar el cumplimiento de las Ordenanzas.

Por otro lado, se establecen las personas a las que les serían de aplicación y, por tanto, los sujetos a los que las ordenanzas protegerían. De este modo, los legisladores decidieron que solamente gozarían de tal privilegio los vasallos del rey aragonés, no así extranjeros por considerar los redactores de la norma que manifestaban desconfianza⁶¹.

En la segunda Ordenanza se establece que los contratos que se realizasen habrían de constar por escrito. Este requisito formal era una forma de dar seguridad a las partes contratantes, de suerte que en caso de que así no se realizase, lo estipulado en el mismo no sería ejecutable. Se imponía como requisito de validez del contrato de seguro. Aquí vemos cómo desde sus comienzos el contrato de seguro era un contrato formal.

También se refiere a los “*cambios ó préstamos, hechos y dados á riesgo de mar*”⁶², con intención de incluir en la regulación tanto al seguro marítimo como al préstamo a la gruesa.

Es una cláusula destacable de la ordenanza ya que aparece cómo se había de determinar el objeto a asegurar, y fija que el contrato protegería al contratante en caso de “*urgencia, necesidad o habiliacion de aquel bastimento*”⁶³, entendiendo por esos conceptos genéricos, como dice posteriormente, lo que las partes hubieran establecido en el contrato. Por este último punto también podemos decir que regía la autonomía de las partes en los contratos, siempre respetando lo fijado a través de las ordenanzas.

“III. Que de aqui adelante, todos y cada uno de los cambios ó contratos, dados ó hechos á riesgo de mar en qualesquiera embarcaciones, los quales como sea

⁶¹ BASAS FERNÁNDEZ, M. *El seguro marítimo en Burgos en el S. XVI*, cit., pp.

⁶² CAPMANY Y MONTPALAU, A: *Apéndice a las costumbres marítimas del Libro del consulado*, cit., pp.

⁶³ CAPMANY Y MONTPALAU, A: *Apéndice a las costumbres marítimas del Libro del consulado*, cit., pp.

en la manera sobredicha, mientras sean dados y tomados para una misma urgencia, necesidad, ó habilitacion en un mismo parage ó lugar (aunque en los tales cambios ó contratos haya diferencia de tiempo; esto es, que unos sean dados los primeros, y otros los ultimos, ó antes ó despues, ó mas lejos ó mas cerca); han de ser graduados y pagados de dichas embarcaciones, ó de sus fletes, ó ganancias, y en su falta de los bienes del patron ó de otros obligados, contando y repartiendo con igualdad aquellos cambios y contratos á sueldo y á libra, sin prioridad de tiempo ni mejoría de derecho⁶⁴.”

En esta tercera cláusula se establecía que la parte asegurada debía pagar la prima que correspondiera, en caso de ampliación del objeto a asegurar, tal como conocemos que se hace en la actualidad; así como que el asegurador había de hacer efectivo el cobro bien por parte de la embarcación, de los fletes o de las ganancias y fijaba como responsables subsidiarios para su pago el patrón con sus bienes, u otros obligados.

A lo largo de la lectura de todas ordenanzas se alude además de a los temas a los que nos hemos referido anteriormente, a distintas cuestiones: desde la prohibición del sobreseguro⁶⁵, hasta la posibilidad de asegurar únicamente tres cuartas partes del objeto, corriendo el asegurado con los gastos de esa cuarta parte; la necesidad del pago al contado de la prima; también se refieren al plazo para el pago de desembolsos por parte de la aseguradora y a la presunción legal de pérdida tras seis meses sin noticias del navío; al salario de los agentes y corredores de seguros fijado en un máximo de dos sueldos por cada cien libras aseguradas a cargo del asegurador (al hecho de que tenían terminantemente prohibido la participación del negocio del seguro directa o indirectamente, bajo penas pecuniarias y suspensión de profesión)⁶⁶, entre otras cuestiones de navegación.

Así pues, no fue en la única fecha en la que se le concedió a Barcelona unas Ordenanzas. Además de las *Ordenanzas de los Magistrados de Barcelona sobre seguros de 1434*, se conoce también la existencia de las Ordenanzas de Barcelona de 1435, de 1436, de 1452, de 1458, de 1461 y de 1484, todas ellas

⁶⁴ CAPMANY Y MONTPALAU, A: *Apéndice a las costumbres marítimas del Libro del consulado*, cit., pp.

⁶⁵ Según la definición de la RAE, se refiere a la situación en la que la suma asegurada supera el valor real del bien asegurado en el contrato de seguro.

⁶⁶ BASAS FERNÁNDEZ, M. *El seguro marítimo en Burgos en el S. XVI*, cit., pp.

sobre esa institución del seguro marítimo⁶⁷, que completarían lo dispuesto en las de 1434.

3.3 ORDENANZAS DE BURGOS DE 1538 Y DE 1572

3.3.1 Ordenanzas de 1538

Hasta fines del S.XV hay que señalar que la institución de los Consulados era propia del Reino de Aragón, pero el reino de Castilla recibe esa figura a partir de entonces, en base a la proliferación de las corporaciones de comerciantes castellanos.

En un primer momento, van cobrando significado las Universidades de mercaderes de Burgos y de Bilbao vinculadas al tráfico comercial lanero. Pero, dados los problemas que iban surgiendo a raíz de dicho tráfico mercantil, que tenían un carácter jurídico, se le concede a la Universidad de la Contratación burgalesa en 1494 la naturaleza de Consulado por los Reyes Católicos⁶⁸.

Surgen entonces los Consulados de Burgos (1494), Bilbao (1511), Sevilla (1538) o Madrid (1632) en la Península y los de México y Lima en los territorios de ultramar⁶⁹.

Así, a través de los Consulados, que eran instituciones de derecho mercantil, se empezó a juridificar la materia con las ordenanzas, que eran la fuente principal de dichos Consulados⁷⁰.

De igual forma que en la Península Ibérica se redactaron las Ordenanzas de Barcelona para el Mediterráneo, para el Atlántico se legisló en la materia de seguros en la ciudad de Burgos, estableciendo las Ordenanzas de Burgos en el año 1538, ya entrada la Edad Moderna.

Y así como fue Capmany y Montpalau quien recopiló las Ordenanzas de Barcelona de 1434 con el “Apéndice a las costumbres marítimas del Libro del consulado” en 1791, fue García de Quevedo y Concellón en el año 1905 el que

⁶⁷ TOMÁS Y VALIENTE, F. *Manual de Historia del Derecho español*, cit., pp.

⁶⁸ CORONAS GONZÁLEZ, S.M. *Derecho mercantil castellano. Dos estudios históricos*. León, 1979, pp. 173-221.

⁶⁹ ESCUDERO, J. A. *Curso de historia del derecho*, cit., pp.

⁷⁰ ESCUDERO, J. A. *Curso de historia del derecho*, cit., pp.

se encargó de hacer lo suyo con las Ordenanzas de Burgos de 1538, con unas anotaciones históricas que las completaban⁷¹.

El Consulado de Burgos velaba por los intereses de la Universidad de mercaderes, y el más relevante de entre todos era el comercio de la lana. Las ordenanzas del Consulado giran en torno a la contratación de ese bien. De esta manera, la regulación de seguros marítimos, estaba encaminado a la protección del comercio lanero⁷².

Para Burgos, como decíamos, la lana era el centro de su actividad comercial. La gran mayoría de los mercaderes del Arlanzón⁷³, controlaban del negocio de las sacas de lana. Transportaban las sacas hasta los puertos cantábricos (por ejemplo, a la lonja de Santander, las de San Vicente de la Barquera, Castro Urdiales, Bilbao, San Sebastián y a las de Laredo que se incendiaron en 1581) desde donde el Consulado fletaba las naves para el traslado al destino final, de tal forma que la lana, la gallina de los huevos de oro de Burgos se hacía a la mar, “*donde corría un «risgo» tanto de tormentas como de corsarios y piratas*”⁷⁴.

Es por esta razón por la que en Burgos tuvo apogeo la institución del seguro marítimo. El seguro marítimo acompaña al tráfico comercial y por ello se arraigó profundamente en la villa, convirtiéndola en la principal plaza aseguradora de Castilla⁷⁵. Lanas y seguros marítimos: ahí reside la gran historia mercantil burgalesa, de su Consulado y Universidad de mercaderes.

El destino final de las sacas de lana solía ser los países de Francia (Ruan), Holanda (Flandes) o Italia. Cabe decir que la razón para la existencia de una creciente exportación es que esa misma lana se vendía a un precio hasta diez veces superior fuera de la Península que en la sierra, según los libros de la Compañía de los Salamanca⁷⁶.

Por medio de documentación se conoce que existieron aseguramientos desde 1481 en Burgos. Se ha llegado a esa conclusión a través del volumen de

⁷¹ GUERRA HUERTAS, E. M. *Ordenanzas del Consulado de Burgos de 1538, de 1572 y de 1766*, Valladolid, 1988, pp. 721-727.

⁷² BASAS FERNÁNDEZ, M. “Burgos en el comercio lanero del siglo XVI” en *Moneda y Crédito*, Nº 77, 1961, pp. 37-68.

⁷³ Municipio de la provincia de Burgos situada 20 km al este de la capital de provincia.

⁷⁴ BASAS FERNÁNDEZ, M. “Burgos en el comercio lanero del siglo XVI”, cit., pp.

⁷⁵ CORONAS GONZÁLEZ, S.M. *Derecho mercantil castellano. Dos estudios históricos*, cit., pp.

⁷⁶ BASAS FERNÁNDEZ, M. “Burgos en el comercio lanero del siglo XVI”, cit., pp.

pólizas que aparecieron de segunda mitad del S. XVI, como la Declaración de 1514 prestada por el Consulado para la contratación de seguros y redacción de las pólizas y la regulación de todas esas contrataciones a través de las Ordenanzas de 1538. Sin embargo, la póliza más antigua burgalesa conocida hasta la fecha es del año 1509, descubierta en los años noventa, con la cual se ha podido detallar el conocimiento de la evolución del contrato de seguro y los principios legales por los que se fue rigiendo⁷⁷

Por otra parte, en cuanto a la estructura de las Ordenanzas del Consulado de Burgos de 1538, se trata de un conjunto de 90 capítulos, de los que casi la mitad regulan la figura del seguro marítimo⁷⁸.

En las Ordenanzas de 1538, es importante destacar, se fijó como requisito de validez frente a los tribunales que solo se podía firmar contratos de seguro con el modelo de póliza que habían establecido ellas. Además, debían de transcribirse en el registro de pólizas de seguro que existía para tal efecto (Libros Registro de todas las pólizas de seguros que se tramitaban bajo el amparo jurídico de dicha institución consular) llevado por los secretarios de la Universidad de mercaderes de Burgos, de tal suerte que, si no estaba registrado, no cabía que las partes intervinientes reclamaran ante los tribunales mercantiles burgaleses, por carecer ese contrato de validez⁷⁹.

Hay que decir que a lo largo de los siglos XV y XVI en España existieron dos formas documentales de seguro marítimo: la notarial, que se usaba de forma más extendida en las ciudades mediterráneas, y la privada, que existió más comúnmente en los Consulados de Burgos y posteriormente de Bilbao⁸⁰. Por tanto, lo que prestaba ese Registro que exigían las Ordenanzas de 1538 era una garantía jurídica a los seguros de Burgos, haciéndoles oficiales y sacándoles de la índole privada. Hasta entonces la práctica asegurativa era una cuestión de la

⁷⁷ BALLESTEROS CABALLERO, F. "El seguro marítimo en Burgos: una póliza de 1509" en *Boletín de la Institución Fernán González*. 1993/2, Nº 207, 1993, pp. 207-217.

⁷⁸ ESCUDERO, J. A. *Curso de historia del derecho*, cit., pp.

⁷⁹ CASADO ALONSO, H. "El mercado internacional de seguros de Burgos en el siglo XVI" en *Boletín de la Institución Fernán González*. 1999/2, Nº 219, 1999, pp. 277-306.

⁸⁰ CRUZ BARNEY, O. *El riesgo en el comercio hispano-indiano: préstamos y seguro marítimos durante los siglos XVI a XIX*, cit., pp.

esfera privada que solamente afectaba a las partes contratantes del seguro, encontrándose excluida de toda regulación legal⁸¹.

En relación al contenido concreto de las Ordenanzas del Consulado de Burgos de 1538, poseen un modelo de Póliza general de seguro.

Esa Póliza general debía contener las siguientes cuestiones, como *elementos del contrato*: denominación de las partes contratantes, el montante asegurado, la obligación de pago, así como el tiempo y lugar de cumplimiento de la obligación (con término de ocho meses), el comienzo y fin de vigencia del seguro (de tierra a tierra), el nombre del navío que transportaría las mercancías, el nombre de los maestros del buque, las penas por incumplimiento a tiempo, un término para reclamar averías de dos años y un término para el desembolso por el asegurador de cuatro años, cuáles eran las escalas de viaje, las cargas y descargas de la mercancía, los riesgos cubiertos por el seguro y la renuncia al propio fuero y a la ley por acuerdo previo. Así, una vez firmada la póliza, se debía registrar en el plazo de cuarenta u ochenta días en el Registro de los escribanos del consulado, según si el contrato se había elaborado en Burgos o fuera de la villa, respectivamente⁸².

Los *riesgos* que estas Ordenanzas cubrían eran: los del mar, viento, fuego, represalias y detenciones de rey, señor o señores, y de comunidades y cualquier persona o personas, amigos y enemigos.

En relación a la *prima asegurada*, con las Ordenanzas de 1538, quedaba su determinación a voluntad de las partes. El pago de la prima debía hacerse en la feria de mayo siguiente en cuanto a seguros contratados desde el uno de octubre hasta el fin de abril, y en la feria de octubre, desde el uno de mayo hasta septiembre.

3.3.2 Ordenanzas de 1572

Con la actividad del comercio burgalés de la época, llegó un punto en que las Ordenanzas aprobadas en 1538 no pudieron colmar las necesidades del comercio, dados los nuevos rumbos que tomaba la contratación mercantil. El

⁸¹ CASADO ALONSO, H. "El mercado internacional de seguros de Burgos en el siglo XVI", cit., pp.

⁸² CRUZ BARNEY, O. *El riesgo en el comercio hispano-indiano: préstamos y seguro marítimos durante los siglos XVI a XIX*, cit., pp.

acuerdo de la Corporación de 15 de Setiembre de 1570, venía a decir que las Ordenanzas en ese momento vigentes eran susceptibles de una *“gran necesidad de se enmendar y mudar algunas dellas, y hacer otras de nuevo, en especial para los dichos seguros, pleitos y dudas que sobre ellos suceden, en que, según la experiencia ha demostrado, se ofrecen casos muy diferentes de los que había al tiempo que dichas Ordenanzas se hicieron”*⁸³

En 1572 el Consulado de Burgos puso en vigor unas segundas ordenanzas en materia de seguros, con las cuales se incluían dos modelos de póliza más, junto con la póliza general: la Póliza de Indias y la Póliza de casco de nao.

La póliza de casco de nao tiene un contenido similar al de la póliza general: denominación de las partes contratantes, el montante asegurado, la obligación de pago, así como el tiempo y lugar de cumplimiento de la obligación (con término de ocho meses), el comienzo y fin de vigencia del seguro (de tierra a tierra), el nombre del navío al que se le asegura el casco, artillería y munición, el nombre de los maestros del buque, las penas por falta de cumplimiento a tiempo, la prohibición a mudar el viaje, los riesgos que cubre la póliza y de nuevo la renuncia al propio fuero y a la ley por acuerdo previo. Una vez firmada la póliza, se debía registrar en el plazo de cuarenta u ochenta días en el Registro de los escribanos del consulado, según si el contrato se había elaborado en Burgos o fuera de la villa, respectivamente⁸⁴.

Esta póliza tiene la peculiaridad de realizar una especificación más detallada de lo asegurado, incluyendo casco, artillería y munición y la prohibición de modificar el viaje, es decir, que se asegura un viaje y si la travesía se desarrollara por otro lugar del establecido y se produjera siniestro, el seguro exoneraría al asegurador de responsabilidad. Es importante destacar también que este modelo de póliza excluye las mercancías⁸⁵.

Por otro lado, la póliza de Indias es muy similar a la general, tiene tres caracteres distintivos: que la cobertura del seguro, en vez de ser de tierra a tierra,

⁸³ DE QUEVEDO, G., & CONCELLÓN, E. *Ordenanzas del Consulado de Burgos de 1538, anotadas y precedidas de un bosquejo histórico del Consulado*, Burgos, 1905, pp. 133-292.

⁸⁴ CRUZ BARNEY, O. *El riesgo en el comercio hispano-indiano: préstamos y seguro marítimos durante los siglos XVI a XIX*, cit., pp.

⁸⁵ CRUZ BARNEY, O. *El riesgo en el comercio hispano-indiano: préstamos y seguro marítimos durante los siglos XVI a XIX*, cit., pp.

regiría desde antes, desde el día y hora en que las mercancías son inscritas en el registro del rey; que el término para el reclamo de averías es de tres años, en lugar de dos; y el término para el desembolso por parte del asegurador sería de cinco años⁸⁶.

En estas ordenanzas de 1572 el *riesgo* cubierto se centraría en el del mar, viento, fuego, amigos, enemigos, represalias, baratería del patrón, detenimiento de reyes y señores o de cualquier otra persona o personas, de cualquier estado o condición que sean⁸⁷.

Al contrario que en las Ordenanzas de 1538, que permitían que las partes decidieran el monto de la *prima*, se establece en 1572 que esa cuestión la determinen el prior y los cónsules, para evitar abusos entre las partes. Se cambiaba en un mes el pago de la prima, durante las ferias de mayo u octubre. También se fijaba que en caso de impago de la prima, se debía pagar como pena el doble de lo que correspondía⁸⁸.

El Consulado de Burgos dictó las Ordenanzas con el fin de evitar la extensa duración que tienen los pleitos en la jurisdicción ordinaria, mantener viva la buena fe en el negocio mercantil (ya que los mercaderes se aprovechaban de esa lenta justicia) y coartar la actividad fraudulenta de aquellos sujetos extranjeros al someterlos a una justicia profesional⁸⁹. Otro objetivo paralelo era el de salvar esta institución como base del comercio marítimo.

Las Ordenanzas se cumplían la mayor parte del tiempo y, aunque existían abusos, este Consulado los persiguió hasta la saciedad. Para ello estableció, como decíamos, ciertas garantías, como el modelo de póliza oficial, el registro de los contratos, el pago de las primas de los seguros en las ferias o las fianzas para el reembolso⁹⁰. De hecho, expone Basas Fernández, el Consulado de Burgos era tan riguroso se arruinó por cumplir el pago de los desembolsos marítimos causados por los desastres de Flandes.

⁸⁶ CRUZ BARNEY, O. *El riesgo en el comercio hispano-indiano: préstamos y seguro marítimos durante los siglos XVI a XIX*, cit., pp.

⁸⁷ CRUZ BARNEY, O. *El riesgo en el comercio hispano-indiano: préstamos y seguro marítimos durante los siglos XVI a XIX*, cit., pp.

⁸⁸ CRUZ BARNEY, O. *El riesgo en el comercio hispano-indiano: préstamos y seguro marítimos durante los siglos XVI a XIX*, cit., pp.

⁸⁹ CORONAS GONZÁLEZ, S.M. *Derecho mercantil castellano. Dos estudios históricos*, cit., pp., pp. 37-62.

⁹⁰ BASAS FERNÁNDEZ, M. "Burgos en el comercio lanero del siglo XVI", cit., pp.

Las Ordenanzas de Burgos de 1766 regulan, por su parte, aspectos esencialmente procesales y corporativos y llama la atención, en contraste con las ordenanzas analizadas de 1538 y 1572 la absoluta ausencia de regulación de los seguros marítimos⁹¹.

3.5 ORDENANZA DE BRUJAS DE 1569

Flandes era una región que económicamente en la Baja Edad Media se dedicaba en gran medida a la fabricación de paños. La ausencia de lana indígena llevó al condado desde el S. XII a la importación de lana inglesa. Sin embargo, el descenso de exportación de lana inglesa obligó a los flamencos a buscar otras alternativas para evitar sumirse en una crisis. De ahí que este lugar estrechara lazos con Castilla, más concretamente, entre Burgos como centro recolector, Bilbao como centro expedidor y Brujas, como ciudad comercial por excelencia de los Países Bajos⁹².

La tradición consular existente en la comunidad mercantil catalana desde mediados del siglo XIII fue un factor primordial en el hecho de que el consulado catalán existente desde 1330, fuera uno de los primeros en crearse en Brujas⁹³. Sin embargo, las primeras ordenanzas sobre seguros de la nación de España en Brujas fueron las de 1569, aunque ya entonces existía tradición aseguradora desde usos y costumbres, antes de su regulación. Las relaciones del consulado de España en Brujas con el de Burgos fueron siempre muy estrechas, afectando a diversos aspectos de su actividad como, por ejemplo, la normativa. Antes de estas Ordenanzas de 1569, regían las generales de 1538⁹⁴

El momento de publicación de las mismas coincide cronológicamente entre la prohibición del Duque de Alba de 1568 y la regulación fundamental del seguro marítimo de Felipe II en 1570⁹⁵. La prohibición general de contratar seguros decretada por el Duque de Alba tenía la intención de “castigar los piratas

⁹¹ GUERRA HUERTAS, E. M. Ordenanzas del Consulado de Burgos de 1538, de 1572 y de 1766, Lex Nova (reproducción facsímil), Valladolid, 1988, pp. 721-727.

⁹² CORONAS GONZÁLEZ, S.M. *Derecho mercantil castellano. Dos estudios históricos*, cit., pp.

⁹³ BIELSA, P. D. “El consulado catalán de Brujas (1330-1488)” en *Aragón en la Edad Media*, Nº 14, 1999, pp. 375-390.

⁹⁴ CORONAS GONZÁLEZ, S.M. “La ordenanza de seguros marítimos del consulado de la nación de España en Brujas” en *Anuario de Historia del Derecho español*, 1984, Nº 54, pp. 385-408.

⁹⁵ CORONAS GONZÁLEZ, S.M. “La ordenanza de seguros marítimos del consulado de la nación de España en Brujas”, cit., pp.

y corsarios”, pero no fue esa la razón última de la creación de las Ordenanzas, fue una cuestión transversal.

En las villas de Brujas y Amberes los comerciantes tenían buenas relaciones entre sí. Parte de los comerciantes castellanos emigraron a Amberes, y se seguían rigiendo jurisdiccionalmente por el Consulado de Brujas. El problema surgió cuando se intentó crear en Amberes un Consulado general español “Consulat general et universel saubs le quel viendraient d ressortir tous les nations d’Espagne en general et en particulier celles qui resident en la ville d’Anvers», en el año 1551, momento en el cual se quebraron las buenas relaciones. Esa idea nunca llegó a prosperar, emitiendo un decreto oficial la reina en 1565 en el que establecía el deber de residencia del Consulado de la nación de España en Brujas⁹⁶. Pero una de las razones que justificaban la creación de ese segundo consulado era la redacción de unas normas sobre seguros que pusieran orden la situación en la que se encontraban las comunidades.

Así, la redacción de la Ordenanza de Seguros Marítimos del Consulado de la Nación de España en Brujas destaca por dos cosas: por un lado, por su orden formal de exposición, dividido en títulos y capítulos. Con sus 20 títulos y 147 capítulos contiene una extensa colección legal que supera formalmente las compuestas hasta la época; por otro lado, su contenido. Es muy técnico, diferenciando los tipos de naves y otras cuestiones marítimas; muestra el grado de integración de los comerciantes españoles y nombra los puertos más utilizados para el tráfico comercial; establece qué mercancías que se transportan con asiduidad están incluidas como aseguradas (lana, algodón, almendras...); fija el cambio de moneda, para evitar problemas que la diferencia monetaria internacional supone...⁹⁷

De cualquier forma estas ordenanzas fueron de la mano de la decadencia del Consulado de Brujas, tuvieron una limitada aplicación, puesto que los

⁹⁶ CORONAS GONZÁLEZ, S.M. “La ordenanza de seguros marítimos del consulado de la nación de España en Brujas”, cit., pp.

⁹⁷ CORONAS GONZÁLEZ, S.M. “La ordenanza de seguros marítimos del consulado de la nación de España en Brujas”, cit., pp.

“supuestos”⁹⁸ no eran suficientes para atender a tantos pleitos y Felipe II no era entonces un monarca deseado en ese territorio⁹⁹.

3.6 ORDENANZAS DE SEVILLA DE 1554

El descubrimiento de América en 1492 y la conquista del Continente a raíz de ello, hacen necesario un movimiento del centro del comercio marítimo español, de tal forma que se desplazaría de la ciudad de Barcelona hacia Sevilla. Así, los mercaderes sevillanos solicitaron al rey posibilidad de legislar en relación al comercio marítimo, como antes hicieron los mercaderes burgaleses, y de ahí que se fundara el Consulado en 1543. Habría que esperar hasta 1554 para conocer las Ordenanzas para los Seguro Marítimos con respecto a la Navegación de las Indias Occidentales¹⁰⁰.

El Consulado sevillano fue creado en la Casa de Contratación para sustanciar pleitos comerciales con ultramar. Las Ordenanzas de Sevilla de 1554 constan de diversos textos sobre la organización y el comercio con América¹⁰¹. Las Ordenanzas del Consulado de Sevilla sirvieron como soporte para las Recopilaciones de Indias de Antonio de León Pinelo de 1635 y 1680¹⁰² y para que las demás plazas, además de la de Sevilla, se ajustaran a la redacción de los seguros marítimos de la Carrera¹⁰³

Se trata de un cuerpo legal de 60 Ordenanzas, y son de la 27 a la 60 donde se trata de la paga de avería, del aseguramiento mutuo de mercancías y navíos, pólizas para ida y vuelta, paga del seguro, riesgo y avería¹⁰⁴

Algunos datos interesantes a señalar sobre las Ordenanzas de Sevilla de 1554 serían los expuestos a continuación:

⁹⁸ Los “supuestos” eran factores de las firmas castellanas, comerciantes al por mayor que, residiendo en Brujas se afiliaban a la corporación de sus compatriotas y juraban el cumplimiento de las ordenanzas y el pago de las cargas sociales correspondientes a cambio de los privilegios de la nación, según S.M. Coronas.

⁹⁹ CORONAS GONZÁLEZ, S.M. “La ordenanza de seguros marítimos del consulado de la nación de España en Brujas”, cit., pp.

¹⁰⁰ MORÁN VIÑÉ, J.M. *Crónicas del seguro*, Madrid, 1989, pp. 3-11.

¹⁰¹ ESCUDERO, J. A. *Curso de historia del derecho*, cit., pp.

¹⁰² SÁNCHEZ BELLA, I. “Valoración de la recopilaciones de Indias de 1635 y 1680 (libros I y II de León Pinelo)” en *Anuario de historia del derecho español*, nº75, 2005, pp. 21-28.

¹⁰³ BERNAL, A.M. “Sobre los seguros marítimos en la Carrera de Indias, siglo XVI” en *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos*, 1994, p. 501-527.

¹⁰⁴ LASSO GAITE, J.F. *Crónica de la codificación española: Organización judicial*, Ministerio de Justicia, 1999, pp. 40-42.

En cuanto a las *partes contratantes*, se prohíbe que los mismos directivos del Consulado de Sevilla actuaran como aseguradores, para preservar una independencia de intereses¹⁰⁵.

Las *pólizas* de seguro que contenían estas ordenanzas eran dos: la póliza general de ida a las Indias y la póliza general de venida de Indias. La primera establece unos requisitos que toda póliza debe tener, nombres de las partes, prima asegurada, mercancías cubiertas, nombre del buque, puerto de destino... la ley si convenerit y sometimiento a la jurisdicción consular. Existía una póliza más específica “que han de firmar los aseguradores de ida a las Indias” en el que tenía la peculiaridad de añadirse como datos suplementarios el puerto de partida, Sevilla y su río; en relación a la segunda póliza general, tiene unos requisitos similares a la primera, junto con la posibilidad de emplear la forma de seguro a quien corresponda y fija los puertos de partida desde lo que se puede contratar. Se añade también los riesgos asegurados y la renuncia al propio fuero¹⁰⁶.

En cuanto al pago de la *prima*, se establecía el pago del asegurado de contado o en el plazo de tres meses, hasta entonces el asegurador quedaba libre de obligación.

3.7 ORDENANZAS DE BILBAO DE 1560 Y DE 1737

3.7.1 Ordenanzas de 1560

Hay que señalar el aspecto de que Bilbao, aun perteneciendo al Reino de Castilla, desde sus comienzos tuvo cierta autonomía y se le permitió realizar ordenanzas para fijar el régimen de su comunidad, siempre que fueran confirmadas por el Rey de Castilla.

En 1499 se acordó una capitulación para separar la jurisdicción burgalesa de la bilbaína, para poner término a los continuos choques que había entre las villas por cuestiones mercantiles. El año 1511, durante el reinado de los Reyes Católicos se fundó en Bilbao la Casa de Contratación, más conocida como

¹⁰⁵ CRUZ BARNEY, O. *El riesgo en el comercio hispano-indiano: préstamos y seguro marítimos durante los siglos XVI a XIX*, cit., pp.

¹⁰⁶ CRUZ BARNEY, O. *El riesgo en el comercio hispano-indiano: préstamos y seguro marítimos durante los siglos XVI a XIX*, cit., pp.

“Consulado de Bilbao”. Esta institución le permitiría a la villa tener más independencia, y que así los mercaderes bilbaínos no sintieran zozobra por depender del Consulado de Burgos para la resolución de sus litigios.

El Consulado de Bilbao, a pesar de las numerosas solicitudes que realizó a las autoridades y de que su flota era considerable en el comercio americano, nunca tuvo permiso para comerciar directamente con las Indias¹⁰⁷.

El Consulado de Bilbao tuvo tres cuerpos de Ordenanzas, denominadas por parte de la doctrina como “primitivas”, “antiguas” y “nuevas”. Las “primitivas” eran normas recopiladas inconexas y no se debían de considerar ordenanzas. Va ser en el cuerpo de las ordenanzas “antiguas” donde nos vamos a encontrar las Ordenanzas de Bilbao de 1560, las “Ordenanzas de la casa de la Contratación de la muy Noble y Leal Villa de Bilbao”, confirmadas por Felipe II, que contenían importantísimos aspectos relacionados con el comercio¹⁰⁸.

Estas ordenanzas de 1560, además de lo referente a la organización y funcionamiento del Consulado, contienen gran número de disposiciones referentes a los seguros marítimos u averías que más tarde habían de figurar en las del S. XVIII¹⁰⁹.

En 1597 se confirmaron unas Ordenanzas del Consulado que añadían las competencias del Corregidor y colegas en primera y segunda apelación, tras los intentos en 1587, 1588, 1589 y 1591 de tener unas ordenanzas actualizadas y no poder usarlas por falta de confirmación del gobierno¹¹⁰.

Otras ordenanzas importantes de Bilbao fueron las de las 1675, 1687 y 1730, que tenían una regulación sobre las letras de cambio, libranzas de comercio, jurisdicción y elecciones y régimen de la Comunidad y Casa de Contratación de Bilbao, que supusieron ya los pilares de las de 1737¹¹¹.

¹⁰⁷ CRUZ BARNEY, O. *El riesgo en el comercio hispano-indiano: préstamos y seguro marítimos durante los siglos XVI a XIX*, cit., pp.

¹⁰⁸ MÚGICA, C. O. “El Consulado de Bilbao y sus ordenanzas. Ordenanzas manuscritas e impresas” en *Jado: boletín de la Academia Vasca de Derecho= Zuzenbidearen Euskal Akademiaren aldizkaria*, nº 10(22), 2011, pp. 266-270.

¹⁰⁹ TORRES LÓPEZ, M., GUIARD Y LARRAURI, T., TORRES LÓPEZ, M. Y ELÍAS SUÁREZ, A. *Las Ordenanzas del Consulado de Bilbao*, Bilbao, 1931, p. 45-72.

¹¹⁰ MÚGICA, C. O. “El Consulado de Bilbao y sus ordenanzas. Ordenanzas manuscritas e impresas”, cit., pp.

¹¹¹ MÚGICA, C. O. “El Consulado de Bilbao y sus ordenanzas. Ordenanzas manuscritas e impresas”, cit., pp.

3.7.2 Ordenanzas de 1737

Podemos decir, por todo ello, que el Consulado de Bilbao redactó varios cuerpos normativos con forma de ordenanzas durante los siglos XVI y XVII. Deciden en XVIII el tribunal compilarlas en un mismo cuerpo legal, junto con las Ordenanzas francesas de Luis XIV sobre el comercio, obteniendo así las Ordenanzas de la Casa de Contratación de la muy noble y leal villa de Bilbao, de 1737, aplicadas a los dos ámbitos de comercio: el terrestre y el marítimo. Estas Ordenanzas tuvieron gran repercusión en la Península y América. Con todo, se puede afirmar la vieja pugna que rivalizaba a Burgos con Bilbao se resolvió finalmente a favor del segundo¹¹².

Las ordenanzas del Consulado de Bilbao de 1737, muestra Del Vas Mingo, siguieron en vigor en Uruguay hasta 1865; en Chile, hasta 1867; en Paraguay, hasta 1870; en Guatemala, hasta 1877; y en Méjico, hasta 1884¹¹³.

Este cuerpo legal se estructura en 29 capítulos que tratan de la jurisdicción del Consulado y su régimen jurídico, los mercaderes, las compañías y su actividad mercantil. Del comercio marítimo se regula además del fletamento, el naufragio, las averías, el capitán y la tripulación, el seguro marítimo...¹¹⁴

Con la promulgación de las Ordenanzas del Consulado de Bilbao de 1737, los Consulados alcanzan su madurez y, con ello, se sientan las bases para la creación de las instituciones mercantiles españolas y americanas del siglo XVIII¹¹⁵.

4. CONCLUSIONES

Durante el análisis realizado podemos llegar a varias conclusiones. En primer lugar, podemos decir que las figuras más afines al seguro marítimo como fueron el préstamo a la gruesa y las mutualidades fueron sustituidas completamente por aquél. El préstamo a la gruesa quedó en desuso durante el

¹¹² ESCUDERO, J.A. *Curso de Historia del Derecho*, cit., pp.

¹¹³ DEL VAS MINGO, M.M. *Los consulados en el tráfico indiano*, Tavera, 2005, p. 4.

¹¹⁴ FERNÁNDEZ-GUERRA FERNÁNDEZ, R. "El fletamento en las Ordenanzas del Consulado de Bilbao de 1737" en *Anuario de historia del derecho español*, N° 62, 1992, pp. 117-158.

¹¹⁵ DEL VAS MINGO, M.M. *Los consulados en el tráfico indiano*, cit., pp.

S. XIX sustituido por el seguro a prima fija, mientras que las mutualidades se transformaron en los seguros de mutuo.

No podemos olvidar que estas figuras jurídicas estaban adaptadas a las necesidades de su correspondiente época, donde contaban con cuerpos legales mucho más desordenados y caóticos, como el Código de Hammurabi, en los que los responsables de su redacción incluían distintos asuntos en una misma norma. No eran como los códigos sistemáticos que conocemos en la actualidad y muchas veces la regulación de ciertas cuestiones era transversal.

Además, durante mucho tiempo, se aprovecharon estas instituciones a través de los usos y las costumbres marítimas, cuando aún no estaban reconocidos por ley por las autoridades. Los comerciantes y transportistas hacían uso de los préstamos y mutualidades por su conocimiento a través de usos y costumbres marítimas.

Por otro lado, si consideramos que el seguro marítimo nace en España en Barcelona, en 1377, nos consta por la existencia de documentos contractuales. A través de la repetición de la práctica de firma de pólizas se desarrolló esa forma contractual, pero tendremos que esperar hasta 1434, nada menos que 57 años después, para que el Consulado reconociese la existencia de esa figura y, por tanto, protegiera a los mercaderes y transportistas que se rigieran por ella en las Ordenanzas de Barcelona. Por todo ello, se puede decir que, de igual manera, la juridificación de la figura del seguro marítimo surge tras un ejercicio continuado de esos hábitos en el comercio.

En cuanto a la regulación del seguro marítimo tras las primeras Ordenanzas catalanas, va a irse desarrollando paulatinamente y va a depender, tanto de la época, como del territorio donde se legislase sobre ello. Por ejemplo, las Ordenanzas de Sevilla de 1554 se redactaron con la principal finalidad de despachar los pleitos derivados de relaciones comerciales de ultramar, mientras que las Ordenanzas de Burgos surgieron en 1538 para que se pudiera exportar lana a otros países donde se pagaba hasta diez veces lo que se podría cobrar en la Península por ella. En Flandes, en 1569, las Ordenanzas sobre el seguro nacen para potenciar la exportación de paños y para proteger a los comerciantes castellanos que emigraron allí.

Vemos, por su parte, una madurez significativa en las Ordenanzas de Bilbao de 1737, porque se trata ya de una época posterior y porque supieron

realizar una compilación muy completa, añadiendo las leyes de comercio francesas. Éstas regulaban el tráfico comercial terrestre y marítimo. Se hicieron hasta 20 ediciones y tuvieron tal reconocimiento que hasta finales del S. XIX se estuvieron utilizando en países como México o Guatemala.

En conclusión, en este estudio podemos decir que en el desarrollo legislativo de la figura del seguro marítimo van a intervenir diversos factores:

Los factores históricos, ya que las ordenanzas de fecha temprana se muestran mucho más arcaicas que las de fecha más cercana;

Los factores políticos, el hecho de que Juana “la Loca” como reina de Castilla contrajera matrimonio con Felipe el Hermoso “duque de Borgoña y conde de Flandes” amplió las fronteras del reino y eso facilitó los intercambios comerciales y por tanto el desarrollo mercantil;

Los factores político-culturales, de donde surgen cuestiones bélicas, como la Guerra de los 80 años. Mostró que en Flandes no querían como monarca a Felipe II y por tanto las Ordenanzas de Brujas apenas tuvieron aplicación.

En este mismo marco político, podríamos hablar del individualismo de las villas, ya que antes España no poseía una unidad como país. Muchas ciudades exigía a la Corona unos Consulados para legislar en materia mercantil, y era la Corona quien decidía si se los concedía o no, de tal forma que el volumen de comercio de los puertos estaba sometido en parte a esa decisión regia. Muchos de los problemas que tuvieron Bilbao y Burgos residían en este punto.

Y, por último, los factores geográficos, ya que el que ciudades como Bilbao o Barcelona estuvieran situados en puntos estratégicos de cara al Atlántico o al Mediterráneo respectivamente les permitía poseer ventajas comerciales y, por ende, un desarrollo muchísimo más rápido.

Todo ello permitiría entender la distinta velocidad de juridificación de los contratos de seguro marítimo en unos y otros lugares.

5. BIBLIOGRAFÍA

ARROYO MARTÍNEZ, I. “Los seguros marítimo y aéreo. El préstamo a la gruesa” en Rodrigo Uría (dir.) *Curso de Derecho Mercantil II*, Ed. Civitas, Madrid, 2006, pp. 1575-1632.

BALLESTEROS CABALLERO, F. “El seguro marítimo en Burgos: una póliza de 1509” en *Boletín de la Institución Fernán González*. 1993/2, Nº207, 1993, pp. 207-217.

BASAS FERNÁNDEZ, M. *El seguro marítimo en Burgos en el S. XVI*, Estudios de Deusto, Bilbao, 1963, pp. 2-17.

BASAS FERNÁNDEZ, M. “Burgos en el comercio lanero del siglo XVI” en *Moneda y Crédito*, Nº 77, 1961, pp. 37-68.

BERNAL, A.M. “Sobre los seguros marítimos en la Carrera de Indias, siglo XVI” en *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos*, 1994, p. 501-527.

BIELSA, P. D. “El consulado catalán de Brujas (1330-1488)” en *Aragón en la Edad Media*, Nº 14, 1999, pp. 375-390.

CAPMANY Y MONTPALAU, A: *Apéndice a las costumbres marítimas del Libro del consulado*, Imprenta de Sancha, Madrid, 1791, pp. 49-52. Disponible en <<https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=ucm.5315927458;view=1up;seq=7>>

CASADO ALONSO, H. “El mercado internacional de seguros de Burgos en el siglo XVI” en *Boletín de la Institución Fernán González*. 1999/2, Nº 219, 1999, pp. 277-306.

CLAVERO TERNERO, M. *Clubs de P&I*, Ed. IEEM, Madrid, 1992, pp. 66-68.

CORONAS GONZÁLEZ, S.M. *Derecho mercantil castellano. Dos estudios históricos*. Colegio Universitario de León, León, 1979, pp. 37-62, 173-221.

CORONAS GONZÁLEZ, S.M. “La ordenanza de seguros marítimos del consulado de la nación de España en Brujas” en *Anuario de Historia del Derecho español*, 1984, Nº 54, pp. 385-408.

CRUZ BARNEY, O. *El riesgo en el comercio hispano-indiano: préstamos y seguro marítimos durante los siglos XVI a XIX*, Ed. Marcial Pons, Madrid, 2001, p. 101.

CUMBRERA, J. M. M., & GARLOBO, S. F. “El seguro marítimo: Perspectivas de su tramitación en Granma” en *Derecho y Cambio Social*, Nº 8(26), 10, 2011.

DE QUEVEDO, G., & CONCELLÓN, E. *Ordenanzas del Consulado de Burgos de 1538, anotadas y precedidas de un bosquejo histórico del Consulado*, Imprenta de la Diputación, Burgos, 1905, pp. 133-292.

DE SOUZA, P. *La guerra en el mundo antiguo. Una historia global*, Ed. Akal, Madrid, 2008, p. 87.

DEL VAS MINGO, M.M. *Los consulados en el tráfico indiano*, Fundación MAPFRE, Tavera, 2005, pp. 3-101.

DIOGENES LAERCIO. *Vidas de los filósofos griegos más ilustres. Vol. II*. Ed. Orbis, Barcelona, 1985, pp. 488-607. Disponible en: <<http://www.ataun.net/bibliotecagratis/Clásicos%20en%20Español/Diogenes%20Laercio/Vida%20de%20los%20filósofos%20más%20ilustres.pdf>> [fecha de última consulta: 27/04/2017].

D'ORS, A. *Derecho Romano Privado*, Ed. Eunsas, Pamplona, 2008, pp. 600-602.

EL DIGESTO DE JUSTINIANO III, T. *Libro XIV. Versión castellana por A. D'Ors, F. Hernández-Tejero, P. Fuenteseca, M. García-Garrido y J. Burillo*, Ed. Aranzadi, Pamplona, 1975, pp. 543-547.

ESCUADERO, J.A. *Curso de Historia del Derecho*, Autor-Editor, Madrid, 2003, pp. 346-349, 669-670.

FAJARDO CRIBILLERO, M. "Sentido de la Protección y Seguridad en sus Raíces", en *Docentia Et Investigatio*, Nº 3(4), pp. 121-124. Disponible en <http://revistasinvestigacion.unmsm.edu.pe/index.php/derecho/article/view/10876/9795> [fecha de última consulta: 21/04/2017].

FERNÁNDEZ-GUERRA FERNÁNDEZ, R. "El fletamento en las Ordenanzas del Consulado de Bilbao de 1737" en *Anuario de historia del derecho español*, Nº 62, 1992, pp. 117-158.

GARCÍA GONZÁLEZ, J.M. "El préstamo y la usura en el Mediterráneo antiguo", en *Revista Lucentum*, Nº 3, pp. 299-316. Disponible en https://rua.ua.es/dspace/bitstream/10045/4494/1/Lucentum_03_14.pdf [fecha de última consulta: 22/04/2017].

GUERRA HUERTAS, E. M. *Ordenanzas del Consulado de Burgos de 1538, de 1572 y de 1766*, Lex Nova (reproducción facsímil), Valladolid, 1988, pp. 721-727.

HILL PRADOS, M. C. *Los clubs de protección e indemnización en el campo del seguro marítimo*, Ed. J. M. Bosch Editor, Barcelona, 1992, pp. 21-30.

JIMÉNEZ MUÑOZ, F.J. *La usura: evolución histórica y patología de los intereses*, Ed. Dykinson, Madrid, 2010, pp. 24-28.

MATAIX FERRÁNDIZ, E. *El edicto de incendio ruina naufragio rate nave expugnata (D. 47, 9, 1). Responsabilidad penal por cuestión de naufragio*, Tesis Doctoral, Universidad de Alicante, 2014, pp. 207-211.

MONTERO FENOLLÓS, J.L. *Breve historia de Babilonia*, Ed. Nowtilus, Madrid, 2012, p. 41.

MORÁN VIÑÉ, J.M. *Crónicas del seguro*, Asociación Española de Gerencia de Riesgos y Seguros, D.L., Madrid, 1989, pp. 3-11.

MORENO, J. G. Demóstenes: discursos ante la asamblea, Edición de Felipe G. Hernández Muñoz, Ed. Akal, Madrid, 2008, pp. 355-357.

MÚGICA, C. O. "El Consulado de Bilbao y sus ordenanzas. Ordenanzas manuscritas e impresas" en Jado: boletín de la Academia Vasca de Derecho= Zuzenbidearen Euskal Akademiaren aldizkaria, vol. 10, Nº 22, 2011, pp. 266-270.

LASSO GAITE, J.F. *Crónica de la codificación española: Organización judicial*, Ministerio de Justicia, 1999, pp. 40-42.

PELÁEZ, M. *Historia del derecho de la navegación I: trabajos de teoría e historia de derecho marítimo y de derecho aeronáutico*, Cátedra de Historia del Derecho y de las Instituciones, Universidad de Málaga, 1994, pp. 799

PELÁEZ, M.J. *Trabajos de historia del Derecho privado*, Ed. Asociación Meridional para el Fomento Interuniversitario de los Bienes Dermoantropológicos, Marbella, Cátedra de Historia del Derecho y de las Instituciones, Universidad de Málaga y L'institut pour la Culture et la Coopération, Montreal-Quebec, Barcelona, 1993, pp. 127-164.

RODA, A. *Oraciones escogidas de Demóstenes*, Librería de V. Suarez, Madrid, 1872, p. 77. Disponible en <<https://ia801208.us.archive.org/28/items/oracionesescogid00demo/oracionese-scogid00demo.pdf>>

SAYOUS, A. E. "Les méthodes commerciales de Barcelone au XV e siècle d'après des documents inédits de ses archives: La bourse, le prêt et l'assurance maritimes, les sociétés commerciales, la lettre de change, une banque d'Etat", en *Revue historique de droit français et étranger (1922-)*, nº 15, 1936, pp. 255-301.

- RODRÍGUEZ CARRIÓN, J. L.: "Introducción, concepto, caracteres, normativa legal e interpretación del contrato de seguro" en Olivencia, M., Fernández Novia, C. Y Jiménez de Parga, R., *Los seguros marítimos y aéreos*, Ed. Marcial Pons, Barcelona, 2003, pp. 21-49
- ROUX, G. *Mesopotamia. Historia política, económica y cultural*, Madrid, 1990, pp. 28-32
- SÁNCHEZ BELLA, I. "Valoración de la recopilaciones de Indias de 1635 y 1680 (libros I y II de León Pinelo)" en *Anuario de historia del derecho español*, nº75, 2005, pp. 21-28.
- SANMARTIN, J. *Códigos legales de tradición babilónica*, Ed. Trotta, Barcelona, 1999, pp. 79-91, 97-156, 157-183.
- SCHEIDEL, W. "Real slave prices and the relative cost of slave labor in the greco-roman world" en *Ancient Society*, Nº 35, 2005, Peeters Publishers, pp. 1-17.
- STARR, C. G. *Historia del Mundo Antiguo*, Ed. Akal, Madrid, 1974, pp. 39-63
- STRUVE, V.V. *Historia de la Antigua Grecia*, Ed. Akal, Madrid, 1981, pp. 342-348.
- SUÁREZ, A. *Las Ordenanzas del Consulado de Bilbao*, Academia de derecho y ciencias sociales de Bilbao, Bilbao, 1931, pp. 45-72.
- TENENTI, A. "El seguro marítimo en la Europa de los siglos XV y XVI" en *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos. (I) Simposio Internacional "El Consulado de Burgos"*, Burgos Excma. Diputación de Burgos, 1994, p. 424.
- TOMÁS Y VALIENTE, F. *Manual de Historia del Derecho español*, Ed. Tecnos, Madrid, 2006, pp. 346-368.
- TORRES LÓPEZ, M., GUIARD Y LARRAURI, T., TORRES LÓPEZ, M. Y ELÍAS TORTELLA, G., CARUANA, L., GARCÍA, J. L., MANZANO, A., & PONS, J. *Historia del seguro en España*, Fundación MAPFRE, Madrid, 2014, pp. 28-30.