

20
433



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

Facultad de Derecho

**EL CONTRATO DE SEGURO
DE TRANSPORTE**

T E S I S

**QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A :
JOSE LUIS VEGA ZEPEDA**

México D. F.

1983



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

I N D I C E

	PAGINA
INTRODUCCION	
I HISTORIA DEL SEGURO	1
1.1 El contrato de seguro a través de la historia	1
1.2 Antecedentes del seguro hasta el siglo XIV	2
1.3 Estudio del siglo XIV al siglo XVII	6
1.4 El contrato del seguro a partir del siglo XVII	10
1.5 El seguro en México	13
II DEFINICION DEL CONTRATO DE SEGURO	20
2.1 Definición general	20
2.2 Contrato de seguro de transporte	26
2.3 Criterios de clasificación	29
III CARACTERISTICAS JURIDICAS Y ELEMENTOS DEL CONTRATO DE SEGURO	31
3.1 Caracteres jurídicos	31
3.2 Elementos	34
3.2.1 Personales	34
3.2.2 Esenciales	35

(CONTINUACION)

3.2.2.1	El riesgo	35
3.2.2.2	El interés	36
3.2.2.3	La prima	37
3.2.2.4	La garantía	38
3.2.2.5	La empresa	39

IV EL SEGURO DE TRANSPORTE DE MERCANCIAS 41

4.1	Definición	41
4.2	Ubicación	41
4.3	Características	42
4.4	Peligros durante el transporte	43
4.5	Riesgo	44
4.5.1	Riesgos asegurables	44
4.5.2	Riesgos no asegurables	45
4.6	Póliza de transporte	46
4.6.1	Coberturas	46
4.6.2	Exclusiones	49
4.7	Principales cláusulas de las pólizas	49
4.7.1	Medidas de salvaguarda y recuperación	49
4.7.2	Reclamación en contra de los porteadores	50
4.7.3	Aviso	50
4.7.4	Certificación de daños	51

PAGINA

(CONTINUACION)

4.7.5	Reclamación	51
4.7.6	Valor del seguro	52
4.7.7	Reposición en especie	52
4.8	Modalidades de pólizas	52
4.8.1	Específica por viaje	52
4.8.2	A término	54
4.8.3	Anual	55
4.8.4	Abierta o de declaración	56

CONCLUSIONES

ANEXO A Términos y conclusiones de las guías para express aéreo

ANEXO B Condiciones de la póliza

BIBLIOGRAFIA

I N T R O D U C C I O N

El transporte en general ha existido desde los tiempos más remotos, posiblemente los primeros actos de transporte nacieron en el momento en que el hombre abandonó la vida nómada, convirtiéndola en una vida sedentaria, dedicándose a la agricultura, creando centros de convivencia.

El transporte fue aumentando, impulsado por la necesidad de repartir e intercambiar los productos, los cuales unos los obtenían con exceso y otros carecían de ellos; este intercambio recíproco se practicaba en la forma más rudimentaria, utilizando para su transporte a los esclavos o a las bestias; generalmente el propietario de los objetos a transportar era el que se encargaba de tomar las medidas necesarias para asegurar su desplazamiento, quedando la carga bajo su cuidado durante todo el trayecto.

Debido al desarrollo del comercio, surgieron las personas que se dedicaron exclusivamente a transportar toda clase de objetos, naciendo la figura del "Porteador".

Así surgió el contrato de Seguro de Transporte, que lograría combinar los intereses del Porteador y la persona que requiere de los servicios de transporte de bienes, protegiéndoles de pérdidas que pudieran sufrir.

El objetivo de esta tesis es el de presentar la evolución del contrato de Seguro de Transporte, sus modalidades, sus caracteres jurídicos y señalar algunas de sus limitaciones prácticas y proponer cambios en su legislación.

CAPITULO I

HISTORIA DEL SEGURO

1.1 El contrato de seguro a través de la historia

El seguro, a diferencia de otras instituciones del Derecho, es de reciente aplicación; su origen no ha sido determinado aun por los investigadores y la evolución del mismo se encuentra a través de la historia.

"BRUCK reconoce tres períodos: a) desde sus orígenes hasta mediados del siglo XV, en que se fundamentan las bases de la institución; b) el segundo período hasta comienzo del siglo XVIII, en que aparecen, al lado del derecho consuetudinario las disposiciones legales primero referentes al derecho marítimo y luego el seguro de incendio, se crean los fundamentos de vida por las observaciones de WITT en Holanda y VON NEUMANN, en Breslou, estableciéndose en base a ellas la primera tabla de mortalidad de HALLEY; c) el tercer período, desde los comienzos del siglo XVIII hasta nuestros días caracterizados por la codificación del derecho de los seguros, alcanza pleno desarrollo una doctrina general, y se erigen las distintas ramas independientes, que el progreso técnico libra de la influencia preponderante del seguro marítimo.⁽¹⁾ HEMARD, por su parte, si bien reconoce la existencia de tres períodos en esta evolución, los caracteriza así: a) desde el siglo XV hasta el siglo XVIII... b) el siglo XIX intenta llegar a ser científico, y lo logra por lo menos en el seguro de vida... En Inglaterra se inicia el seguro de -

(1) BOLAFID-ROCCO-VIVANTE, "DERECHO COMERCIAL" TOMO XIV ARGENTINA, "EDITORIAL BUENOS AIRES", 1952.

vida popular y se impone el control estatal sobre las empresas de seguros -- de vida. En Estados Unidos se establece el control por el Estado sobre toda clase de empresa: en Massachusetts en 1852; en Nueva York en 1859, y luego en los demás Estados; c) desde los últimos años del siglo XIX a nuestros -- días, adquiere un carácter científico, y aparecen los seguros sociales, ha-- lla su plena expansión en la mayoría de las ramas, su perfeccionamiento téc-- nico le da ese carácter científico poniéndolo a tono con el desarrollo econó-- mico y jurídico. Se amplía su dominio a todos los riesgos que puedan afectar al hombre, en su persona y bienes. Se extiende el control del Estado".* (2)

1.2 Antecedentes del seguro hasta el siglo XIV

Es indudable que los antecedentes más remotos del contrato de seguro se encuentran en el Código Hammurabi, el famoso cuerpo legal del imperio babilónico, que data del año 2250 A.C., el cual fue descubierto a fines del siglo pasado en Susa, Mesopotamia, por el arqueólogo Jacobo de Morgan.

" ... Era Babilonia, en aquellos tiempos, un país industrial cuyos productos se vendían más allá de sus fronteras. Las caravanas que -- los llevaban, traían en retorno, materias primas de las que el imperio carecía. El encargado de este tráfico no era nunca el mismo dueño de las mercaderías, sino una especie de buhonero, a quien se llamaba dármatha y que respondía del valor de los efectos que se le confiaban para la venta con su per-- sona y las de su familia, y con sus propiedades en la ciudad, en el campo, - en el camino o en depósito. (3)

(2) GALGANO FRANCESCO, "HISTORIA DEL DERECHO MERCANTIL", BARCELONA, EDITORIAL LAIA" 1980.

(3) BRUNETTI ANTONIO, "DERECHO MARITIMO PRIVADO ITALIANO" BARCELONA, "EDITORIAL BOSCH" 1950.

Pagaban por el derecho de ejercer este tráfico un alto interés un porcentaje de las ganancias a los dueños de las mercaderías; pero la inseguridad de los caminos era tal, y los asaltos a las caravanas tan frecuentes, que muchos de estos dármathas hubieron de verse reducidos, así como sus familias, a la esclavitud, algunos pagaron con la vida culpas ajenas.

No era posible que las cosas continuaran de ese modo. El número de los que adoptaban tan peligrosa profesión era cada vez menos, y no sin motivo. Pero como el país necesitaba por el contrario, que su tráfico exterior creciera, buscóse el modo de atajar el mal, y se creó entonces un contrato que es en lo fundamental, un seguro. El dueño de las mercaderías recibía del dármatha un inventario, debidamente sellado, en el que se detallaba la cantidad, la calidad y el valor de los bienes que sobre su negociación se reserva el propietario. Pactándose expresamente que si los bienes eran destruidos o robados sin culpa ni conveniencia del dármatha, éste quedaba exento de toda responsabilidad". (4)

El texto más antiguo en el que se encuentra el espíritu y finalidad de seguro, es la Biblia, en donde se hace constar que Josué, sucesor de Moisés, hizo almacenar una gran cantidad de grano recogido durante los años de óptimas cosechas para prevenir al hombre en los años de penurias, -- (1500 A. C.), con objeto de solventar las necesidades de esos años de escasez.

Por otro lado, en el Código de Manú, dentro del Derecho Indú del siglo XII A.C., se han encontrado disposiciones referentes a la navega--

(4) Idem

ción, al préstamo marítimo y al arrendamiento de buques, pero en las que no tenía nada que ver el seguro.

Por el desempeño de sus actividades como comerciantes terrestres y marítimos, los asirios, persas y hebreos, fueron los primeros que pusieron las bases para el seguro.(5)

Sin embargo, es el préstamo a la gruesa, una de las especulaciones que más se asemejan a lo que en la época actual es el seguro, un contrato por el cual una persona prestaba determinada cantidad sobre un bien -- expuesto a un riesgo (navío o mercancías en viaje). Por el préstamo se cobraba un interés muy elevado, fundamentado en que podría ocurrir un siniestro y en ese momento el prestador perdería la cantidad suministrada. El origen del préstamo se dio entre las civilizaciones fenicias y la griega del -- siglo V. (6)

Por otra parte, el préstamo a cambio marítimo (Foenus Nauticum), se desarrolló en Grecia, por la necesidad de proporcionar capitales a las empresas marítimas, y consistía en un financiamiento de interés elevado, del 24 y 30%, que provocaba codicias. Rodas, ciudad griega fue la sede principal del Derecho Mercantil de Atenas, del que existen noticias por los discursos de Demóstenes. (7)

Entre las leyes de Rodas, figuran las relativas a las obligaciones recíprocas de los cargadores a contribuir a la indemnización de los -

(5) Idem

(6) CERVANTES AHUMADA RAUL, "DERECHO MARITIMO" MEXICO EDITORIAL HERRERO 1970.

(7) BRUNETTI, OP. CIT.

perjuicios causados por tempestad o por rescate del buque apresado por piratas, se regula a la par la avería común y el seguro mutuo. Los propietarios de los buques, en ocasiones iban todos a bordo, idearon asegurarse mutuamente.

Estos principios sentaron las bases del seguro, difundidos -- por los pueblos de la antigüedad debido al comercio, a la guerra o a las relaciones que mantenían los pueblos y es así como el préstamo a la gruesa --- atravesó el Mediterráneo y pasó de las culturas helénicas a Roma, donde se le conoce como el "Nauticus Foenus". Consistía en que el propietario o armador de una nave tomaba a préstamo una suma igual al valor de las mercancías transportadas, con la salvedad de feliz arribo a puerto, el que había otorgado el préstamo se hacía acreedor a percibir, además del capital, un interés que se llamó el precio de riesgo "Peretinue Perculi", pero en caso contrario el prestador perdía su dinero. (8)

Esta figura jurídica era todo lo contrario al seguro, pues se trataba de una operación de crédito en la que el prestamista corría el riesgo de perder, en caso de naufragio, la suma prestada, había, por otro lado, una entrega anticipada de la indemnización, en cambio el seguro es una promesa de indemnización. Además, se pagaba la prima condicionada por el siniestro en el momento de la restitución de la cantidad prestada, y el interés -- estipulado no se determinaba por las probabilidades de realización del riesgo.

(8) CERVANTES AHUMADA OP. CIT.

Para que el seguro surgiera a través de la institución antes mencionada, fue necesario que se modificaran dos elementos: por un lado -- los intereses adeudados por el prestatario hubieron de separarse del riesgo y por el otro, pagarse la indemnización, ya no anticipadamente, solamente - en casos de ocurrir el siniestro.

A partir de la edad media empezó la evolución del seguro, especialmente el seguro marítimo a raíz de la prohibición que el derecho canónico hizo del préstamo a la gruesa. En el año 1234, una decretal del Papa - Gregorio IX, condenó el préstamo a la gruesa, ya que los prestamistas abusando en la usura llegaban a cobrar altísimos intereses, si la nave llegaba con buen éxito al puerto del destino. (9)

La idea de protegerse de los peligros es tan antigua como la misma humanidad, pero es hasta tiempos recientes en que se conoció el elemento técnico del seguro, en los párrafos anteriores se puede apreciar, que la evolución del mismo surgió de la protección de los capitales expuestos a los peligros del mar, ya que las florecientes civilizaciones se fundaron a orillas de los ríos y el mar.

1.3 Estudio del siglo XIV al siglo XVII

El seguro puede estimarse como el resultado de los esfuerzos de varias generaciones, respondiendo a las necesidades reales del comercio, ya que al desaparecer el feudalismo, se nota un resurgimiento del mismo, con lo que hace indispensable el funcionamiento de las instituciones aseguradoras,

(9) Idem

es indudable que el primero en aparecer fue el seguro marítimo.

El seguro penetró en la Península Ibérica, según los datos de que se dispone, entre los años de 1367 y 1383. Durante el reinado del Rey - Don Fernando de Portugal, fue implantado un seguro obligatorio que afectaba a los propietarios de navíos de más de 50 toneladas, el cual era patrocinado por el estado. (10)

En Barcelona, bajo la forma de ordenanza, se dictaron en 1453, las primeras reglamentaciones legales en materia de seguros marítimos, esto dio origen a que durante algún tiempo se considerara que la cuna del seguro había sido Barcelona. En los primeros contratos de seguro, celebrados tanto en Portugal como en España, se halla la participación de empresas italianas.

De documentos existentes sobre esta institución se desprende que el primer contrato de seguro a prima, tuvo su origen en Italia en la primera mitad del siglo XIV, siendo a partir de esa época que se encuentra una gran cantidad de legislaciones que estructuran y sientan las bases del contrato de seguro marítimo, es en Italia precisamente en donde por primera vez se utiliza la palabra *Asseuramentum* —con el sentido moderno del contrato de seguros— en el decreto de 1309 que dictará el Duce de Génova. (11)

También se conservan contratos que datan de 1347, que dan -- idea del gran desarrollo que alcanzó el seguro marítimo, como lo demuestra - el hecho que un solo Notario recibía no menos de 80 contratos, y no era raro

(10) BRUNETTI, OP. CIT.

(11) *Idem*

encontrar el fletamento y el seguro simultáneo.

En esta primera época el seguro marítimo no se limitaba a los riesgos del mar, sino que se extendía a los riesgos de llegada con retraso y aun a los transportes por tierra. Una sociedad de Génova en el año de 1424 asumía toda clase de seguro, "Tam in mani quam in terra".

El gran consejo de Venecia, dictó ordenanzas sobre la materia en el año de 1468, a las que siguieron otras disposiciones en 1524 y 1584.

En la ciudad de Florencia se publicaron unas resoluciones el 13 de marzo de 1522, en las que figuraban algunas fórmulas para la redacción de la póliza. En otros estatutos sobre seguros, aparecidos en 1523, se fija una determinada forma para las pólizas, similar a las que en la actualidad se usan. También se tiene noticias que en dicha ciudad, en 1528, existían corporaciones con sus correspondientes magistrados, constituídos por aseguradores. Dichas entidades tenían por objeto velar por los intereses que afectan a sus asociados, señalaban las cláusulas de las pólizas y el importe máximo de las primas, elegían corredores que inspeccionaban los trabajos.

En Livorna los aseguradores también habían formado una corporación. Asimismo, en Génova se publicaron unas disposiciones sobre los seguros marítimos en el año de 1588.

Por otro lado, en el año de 1458 se publicó en Barcelona una

ordenanza sobre seguros marítimos, formada por 21 capítulos, algunos de los cuales fueron modificados por declaraciones y correcciones hechas hasta en 1461.

La cédula real del 22 de junio de 1511 hizo extensivas las ordenanzas de la ciudad de Burgos a los comerciantes y mercaderes de la Villa de Bilbao, y por ellas se rigieron hasta la extensión de su comercio. Las dudas que frecuentemente se presentaban hicieron necesarias la creación de ordenanzas especiales para esa plaza, las cuales fueron publicadas y mandadas ejecutar por cédula del 2 diciembre de 1731. Así nació el célebre código conocido con el nombre de "Ordenanzas de Bilbao".

Fue la única legislación mercantil que se acató en la mayor parte del reino español hasta la publicación del Código del Comercio, verificada por la Real Cédula del 30 de mayo de 1829, traspasó las fronteras para ser observada en colonias españolas de América, y en las repúblicas hispanoamericanas.

En un principio los contratos se celebraron en forma oral y sin la exigencia de mayores requisitos, lo que dio lugar a que se encontraran expuestos al dolo o mala fe de los contratantes que podían fácilmente eludir la responsabilidad contraída. Esto dio origen a que los contratos de seguros se realizaran por escrito y ante la presencia de Notarios, que facilitaban la prueba de existencia del contrato.

Los documentos notariales empezaron a decaer en el siglo XIV, viniendo a ocupar su puesto los documentos puramente privados de los aseguradores a los que se les dio el nombre de pólizas, otorgados casi siempre por mediación de un agente o corredor. En estos documentos se incluían todas -- las normas por las que había de regirse el seguro, sobre ellas se modeló -- luego la legislación. (12)

El grado de perfección de las pólizas marítimas sirvió de base para la elaboración de las pólizas de seguros terrestres. Al analizar -- los principales acontecimientos que dieron lugar al desarrollo del contrato de seguro en esa época, se encuentra que la legislación se refería en su mayor parte al contrato de seguro marítimo, razón por la que da origen y establece los cimientos de la gran variedad de contratos que aparecen en nuestros días, en que se opina que todo riesgo puede ser susceptible de una cobertura.

1.4 El contrato del seguro a partir del siglo XVII

El crecimiento económico de las colonias norteamericanas aparejado al incremento del tráfico marino produjeron el aumento de los riesgos, y con ellos, la importancia del seguro. El asegurador en principio se encontraba representando en forma individual, pero el asegurado no veía con toda confianza que la garantía de sus bienes estuviera respaldada, necesitaba de una organización solvente económicamente, lo que indujo la reunión de grandes capitales.

Desde que aparecen las primeras empresas colectivas de segu--

ros, el asegurador individual es desplazado, las sociedades dotadas de grandes capitales y de una mejor organización pueden abarcar un mayor número de contratos y asumir más riesgos, lo que les permite formar un sólido fondo de primas, que no sólo ofrece garantía de solvencia a sus aseguradores, sino que también su enorme volumen de negocios permite reducir considerablemente las tarifas de las primas.

En 1763 en la ciudad de Cádiz, se formó una compañía de seguros, en 1750 se constituyó en Francia la "CHAMBRE GENERALE DES ASSURANCES DE PARIS", dedicada al seguro marítimo y contra incendios de inmuebles; en Inglaterra, desde 1705 a 1782 funcionó la Phoenix Office y más tarde fundaron la "EXCHANGE HOUSE FIRE OFFICE (1706-1710), THE ASSURANCE (1720), LA ROYAL - EXCHANGE ASSURANCE CORPORATION (1720). (13)

Todas las compañías operaban simultáneamente en las ramas del seguro marítimo, de incendio y de vida e introdujeron un método sistemático de clasificación de los riesgos de incendio.

El progreso de la tecnología en todos aspectos (ferrocarril, fábricas, industrias) modifica el desarrollo de las actividades del hombre, acarrea mayores riesgos y suscita nuevas necesidades. Todo esto favorece la expansión del seguro, y es así como van apareciendo diversas ramas del mismo hasta llegar a nuestros días en que existe una gran variedad de coberturas.

Así el seguro de responsabilidad civil halla su origen en el resarcimiento del abordaje en el derecho marítimo. Sin embargo, su pro-

greso se vió dificultado por dos principios: a) no hay responsabilidad sin culpa, y b) que el asegurador no garantiza los daños derivados de actos o -- hechos culposos del asegurado o de sus dependientes.

Al aparecer las demás ramas del seguro, éstas ya fueron regl^amentadas en una forma más precisa y exacta por contar con las bases establecidas por las anteriores. A fines del siglo XIX y principios del actual se encuentran diferentes tipos de contratos de seguros, perfectamente definidos y una legislación que junto con las decisiones jurisprudenciales, modela los últimos perfiles de esa institución jurídica.

Los recursos principales que cubrieron la laguna legal existente en los seguros terrestres, fueron los acuerdos de las partes, que estipulados en las condiciones de las pólizas modelaron los contratos al tenor de las necesidades, así como las normas que la jurisprudencia iba sentando en la interpretación de aquellos convenios.

El Código de Comercio Holandés de 1838, fue el primero que -- reguló el seguro de vida en forma somera dejando las condiciones del contrato a la voluntad de las partes; el Código Civil Peruano 1852, y los Códigos Mercantiles de Argentina 1862, Chile 1867, México 1889 y Rumanía 1887, contienen disposiciones relativas a los seguros terrestres.

El 2 de abril de 1908 se expide una Ley Federal Suiza sobre el contrato de seguros; el treinta de mayo de 1908 Alemania expide la ley --

sobre el contrato de seguros, que es una de las más completas de las dictadas hasta la fecha en Europa. (14)

1.5 El seguro en México.

Al realizar México su independencia en el año de 1821, conservó la legislación de la Nueva España, en lo que se refiere a asuntos en la materia mercantil por las ordenanzas del consulado de la universidad de los mercaderes de la Nueva España. En ellas se estipula, que en caso de crearse una empresa aseguradora se regularía por las "Ordenanzas de Sevilla".

A pesar de ser éstas últimas las aplicables supletoriamente en materia mercantil, fueron las de "Bilbao", las que realmente rigieron hasta el año de 1854 en que se publicó el "Código de Lares", que sin embargo, se vio desplazado por las "Ordenanzas de Bilbao", hasta que fue expedido el Código de Comercio el 15 de abril de 1884.

El Código Civil del Distrito Federal y Territorio de Baja California, reglamentó diversos contratos de seguros con excepción del seguro marítimo, que se consideró mercantil.

La mercantilidad de los contratos de seguro según el Código de Comercio de 1884, dependía de dos elementos: a) el asegurador debería ser comerciante o sociedad mercantil, y b) las cosas objetos del riesgo asegurado deberían ser mercancías o negociaciones mercantiles. (15)

(14) BENITEZ DE LUGO LUIS RAYMUNDO, "TRATADO DE SEGUROS" (TOMO I) MADRID "EDITORIAL REUS" 1955.

(15) RUIZ RUEDA LUIS, "EL CONTRATO DE SEGURO" MEXICO "EDITORIAL PORRUA", S.A. 1978

Del 7 al 13 de octubre de 1889 se promulgó, en el diario oficial de la federación, el actual Código de Comercio, influido por el Código Italiano de 1882, el cual establece que la mercantilidad del contrato de seguro depende de que el sujeto asegurador sea una empresa.(16)

En la historia del seguro en México, se distinguen cuatro etapas perfectamente definidas y son:

- 1) Libertad absoluta, exenta de control gubernamental.
- 2) Control incipiente y parcial de las empresas de seguros de ramo de vida, enfocado especialmente al aspecto tributario.
- 3) Intervención del Estado en la organización y funcionamiento de todas las instituciones de seguros.
- 4) Mecanización del seguro

En el año de 1893, entró en vigor la ley sobre compañías de seguros del 16 de diciembre de 1892, los que se dedicaban a esa actividad; actuaban con absoluta libertad y sin vigilancia gubernamental, por demás teórica, ilusoria y carente de sanción de las obligaciones.(16)

No podría esperarse que la intervención del gobierno fuera -- enérgica como lo requería la situación, por la limitación que para la autoridad representaba la teoría universalmente aceptada y reconocida, de que al estado no le correspondían más funciones ni le estaba asignado otro papel, -

(16) ASOCIACION MEXICANA DE DERECHO DE SEGUROS, A.C., PRIMER CONGRESO PANAMERICANO DE DERECHO DE SEGUROS, CIUDAD DE MEXICO, 25-29 DE OCTUBRE DE 1964, COMISION NACIONAL DE SEGUROS, 1968, (REVISTA)

que el de garantizar la soberanía y mantener el orden y la seguridad interior. Condiciona su intervención en la esfera de la actividad individual, a que surgiera algún conflicto entre particulares que diera pie a que sus órdenes jurisdiccionales dirimieran la controversia planteada.

No puede desconocerse la importancia de la ley sobre compañías de seguros, en cuanto:

- a) Sujeta a las compañías de seguros, nacionales y extranjeros, constituidas o que se constituyan en lo futuro, a las disposiciones de una ley especial.
- b) Condiciona el inicio de sus operaciones a que previamente hayan cubierto ante la Secretaría de Hacienda los requisitos exigidos.
- c) Garantiza el cumplimiento de sus obligaciones para con el público y con el gobierno.
- d) Duplica a las compañías extranjeras el monto de la garantía que exige a las nacionales.
- e) Provee a la organización de un servicio de inspección para vigilar que las compañías cumplan con las disposiciones de la ley.
- f) Faculta a la Secretaría de Hacienda para decretar suspensión de las compañías de seguros cuando inicien operaciones sin llenar formalidades respectivas. (17)

El control que en principio se estableció sobre todas las -- compañías de seguros en virtud de la citada ley, resultó incongruente, ya -- que por decreto del 12 de diciembre de 1894, el Ejecutivo de la Unión quedó facultado para eximir del cumplimiento de algunos de los requisitos exigidos por la misma ley a las personas o compañías que trabajan el seguro marítimo.

El 25 de mayo de 1910, se expidió la ley relativa a la orga-- nización de las compañías de seguros sobre la vida, deja claramente sentado su caracter de ordenamiento especial y la intervención clara, franca y abier-- ta del estado en la vida de las instituciones que regula así:

- a) Ratifica que su objeto lo constituyen las compañías nacio-- nales o extranjeras que realicen operaciones de seguros - de vida.
- b) Limita la práctica habitual de las operaciones de seguros de vida a las compañías autorizadas, y les prohíbe dedicar-- se a cualquier otra actividad.
- c) Previene que para su organización deben adoptar la forma de Sociedades Anónimas y cuando tengan por base la mutua-- lidad, la de Sociedades Cooperativas.
- d) En lo relativo a su organización, distingue a las naciona-- les de las extranjeras. A las primeras las obliga a que suscriban un capital de consideración del que deben exhi-- bir una parte importante antes de iniciar operaciones y,

además a que depositen una cantidad suficiente para garantizar su seriedad. A las extranjeras, respetando la ley de su país de origen, no les exige determinado capital de constitución, pero en cambio las obliga a que, para operar en la República, constituyan un depósito por el triple del que fija a las nacionales.

- e) Determina cuáles seguros debían reputarse para los efectos de la ley como seguros mexicanos, evitando de esta manera que los asegurados se vieran obligados a recurrir a las autoridades y tribunales extranjeros para hacer efectivos sus derechos. (18)

La Constitución Política del 5 de febrero de 1917, que es la ley fundamental del país, reservó a la federación, la facultad de legislar - en todo lo concerniente a las instituciones de seguros y, en ejercicio de semejante facultad, el Congreso de la Unión y el Presidente de la República, - dentro de la órbita de sus respectivas atribuciones, han expedido los más importantes códigos de la materia, como son la Ley General de Instituciones de Seguros, del 25 de agosto de 1935, la Ley sobre el Contrato de Seguro, del 31 de agosto de 1935, el Reglamento del Seguro de Grupo del 13 de noviembre de 1936, El Reglamento de Agentes de las Instituciones de Seguros, del 21 de septiembre de 1955, el Reglamento de la Comisión Nacional de Seguros del 14 de febrero de 1956, (es el órgano en que se han delegado las funciones de inspección y vigilancia de las empresas aseguradoras que corresponden originalmente a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, la cual se denomina

actualmente, "Comisión Nacional Bancaria y de Seguros") y finalmente las Reglas de Aplicación del Seguro del Viajero del 23 de enero de 1976.

La Ley sobre el Contrato de Seguro, tuvo influencia de la Ley Federal Suiza del Contrato de Seguro, de la Ley Francesa y del Proyecto de Moesa.

Los principios fundamentales de la Ley del Contrato de Seguro, son los siguientes:

- a) Aceptación total de la Tesis de Vivante, por lo que se -- refiere a la empresa.
- b) Total protección al asegurado.
- c) Protección a los derechos de terceros.
- d) Imperatividad de esta Ley. (19)

Por lo que respecta al seguro marítimo se reglamentó, inicialmente, por el Código de Comercio, después por la Ley de Navegación y Comercio Marítimo (21 de noviembre de 1963), que son los ordenamientos que reglamentan el contrato de seguro actual.

El gobierno de la República se vió precisado a nacionalizar el seguro lo que hizo a través de la Ley General de Instituciones de Seguros del 26 de agosto de 1935, la medida no fue del agrado de las aseguradoras --

(19) RUIZ RUEDA OP.CIT.

extranjeras que operaban en México, quienes pugnaron por todos los medios a su alcance de constituirse y afiliarse a un Comité Internacional de Defensa Común, para que se les otorgaran condiciones y se les diera un tratamiento más favorable que a las compañías mexicanas.

En respuesta a la viril postura del gobierno mexicano, se decretó, por las compañías aseguradoras asociadas al Fire Office Committee de Londres, en boicot contra del seguro mexicano, retirándose dichas compañías del país en el mes de marzo de 1936. (20)

CAPITULO II

DEFINICION DEL CONTRATO DE SEGURO

2.1 Definición general

En el transcurso del tiempo, diversos autores han manifestado - sus definiciones del contrato de seguro; la mayoría no distan mucho unas de - otras, los distintos seguros que conoce la práctica mercantil hacen difícil - la formulación de un concepto único susceptible de abarcar todas las especies del género. No obstante esas dificultades, es posible formular un concepto - unitario del seguro, basado en la idea de que el seguro persigue en todo caso la finalidad esencial de reparar por medio de una indemnización el daño sufrido por el asegurado.

Según Farina, el estudio y exposición del seguro, en cualquiera de sus facetas, ofrece fundamentalmente dos aspectos completamente distintos: a) como institución de carácter económico social b) como institución jurídica.

En el primer aspecto, el seguro es un sistema de cooperación de un elevado número de personas que convienen en distribuirse el daño futuro.

Las legislaciones modernas no dan una definición del contrato -

de seguro, con fundamento en que es función de la doctrina y no de la ley.

Así es como algunos tratadistas difieren en sus conceptos del contrato de seguro:

BEUNETTI.- "..... contrato bilateral, autónomo, a título oneroso por el que una sociedad de seguros, debidamente autorizada para el ejercicio de esa empresa, asume contra el precio de una prima, corresponde al asegurado una presentación determinada, en capital o renta para el caso que en lo futuro se realice un determinado evento contemplado en el contrato....." (21)

DONATTI.- ".....ese negocio en el que el asegurador, contra el pago u obligación de pagar una prima, se obliga a resarcir al asegurado de las consecuencias de un hecho dañoso e incierto, dentro de los límites convenidos....." (22)

HERMARD.- ".....operación de seguro es aquella por la cual una parte, el asegurado, se hace prometer, mediante una remuneración llamada prima o cuota, para él o para un tercero en caso de realización de un riesgo determinado, una prestación por otra parte llamada asegurador, que toma a su cargo un conjunto de riesgos, y los compensa conforme a las leyes de la estadística....." (23)

PLANIOL, el contrato de seguro es: ".....aquel por el cual una

(21) HALPERIN ISAAC "EL CONTRATO DE SEGURO", ARGENTINA, "TIPOGRAFIA EDITORIAL" 1946

(22) Idem

(23) Idem

persona denominada asegurador promete a otra, el asegurado, una prestación - subordinada a la realización de un riesgo determinado, mediante una suma denominada prima o cuota....." (24)

Por último VIVANTE, al respecto señala que: "..... es el contrato por el cual una empresa constituida para el ejercicio de estos negocios, - asume los riesgos ajenos mediante una prima fijada anticipadamente....." (25)

En consecuencia, utilizando una fórmula que por su propia sencillez se limita a recoger la esencia de todo seguro, se puede definir como aquel contrato por el que una persona (asegurador) se obliga, a cambio de una prestación pecuniaria (prima), a indemnizar a otra (asegurado), dentro de los límites convenidos, los daños sufridos por la realización de un evento incierto.

Por lo que respecta a nuestro Derecho, la "Ley sobre Contratos de Seguro", en su artículo 1º, dice literalmente: "Por contrato de seguro, la empresa aseguradora se obliga mediante una prima a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al verificarse la eventualidad prevista en el contrato",

Para lograr una noción correcta del seguro, se deben buscar los elementos comunes para precisar cuáles son los esenciales. Estos se encuentran reunidos en la definición de HERMARD, y en nuestra legislación en vigor; aunque con una terminología diferente, coinciden como los principales elementos los siguientes:

(24) MANES ALFREDO "TEORIA GENERAL DE SEGUROS", MADRID "EDITORIAL LAGOS" 1930

(25) Idem

- a) Debe preverse siempre la compensación de los riesgos, es decir que los asegurados se garanticen mutuamente; el seguro no debe limitarse a la relación aislada de asegurador y tomador del seguro siendo que el primero debe agrupar el mayor número posible de asegurados, de modo que el volumen total de las primas cubra la eventualidad que pueda sufrir uno o varios de los asegurados.

- b) El asegurador, considerado siempre como una empresa, debe llenar la idea de mutualidad a su grado máximo, ya que no se puede concebir que una empresa debidamente organizada y bien dirigida, tenga que pagar los siniestros con sus propios fondos, sino que debe hacerlo con el cúmulo de primas recibidas.

- c) La Estadística indica la probabilidad con que acontece un accidente, y por lo tanto la observación de una serie de hechos y fenómenos colocados en condiciones análogas, y -- permite calcular con anterioridad la cuota aproximada que debe cubrir el asegurado.

Los seguros, tal como están organizados en la actualidad, son administrados por una empresa que debe llenar determinados requisitos legales, su régimen mutualista y la Estadística son elementos esenciales en su estructuración, consituyendo ambas la piedra angular de su formación científica. (26)

Toda operación de seguro supone la reunión de un grupo de individuos expuestos a los mismos riesgos y que se protegen de las consecuencias de esos riesgos.

Se habla mucho de mutualidad, considero que es un elemento que da forma propia a la operación de seguro; mutualidad implica necesariamente el agrupamiento de personas, que permite eliminar el azar y crear la seguridad, neutraliza el riesgo, y por ese hecho se diferencia del juego y la apuesta, y gracias a ella el asegurador obtiene al igual que el asegurado un cierto margen de seguridad, ya que de no efectuarse así, la operación de seguro se realizaría entre dos personas, esto es que un asegurador tomaría a su cargo un riesgo aislado, y se encontraría frente dos alternativas:

- a) Si no se realiza el riesgo, él asegurador se beneficiaría con las primas recibidas, eso sería su ganancia. pero:
- b) Si se realiza el hecho incierto que sea de consecuencia para el asegurado, tendrá que pagar el asegurador la indemnización que por lo general es una cantidad fuerte y que no se compensa con las insignificantes aportaciones que ha recibido.

Desde el punto de vista estrictamente técnico, no se puede concebir una operación de seguros aislados, realizada entre un solo asegurado y un solo asegurador, respecto de un riesgo específicamente determinado; esta

operación no vendría a ser nada más que un simple desplazamiento del riesgo de una persona a la otra, aparte de los graves inconvenientes que entraña -- por lo que hace el peligro de insolvencia del asegurador.

La mutualidad existe sea cual fuere la forma bajo la cual se -- constituya la empresa de seguros, y ella existirá siempre en cualquier empresa aseguradora manifestándose en forma más o menos acentuada, según la organización de la misma.

Así la mutualidad es sumamente clara en los seguros mutuos, donde los adherentes juegan el papel doble de aseguradores y asegurados, unos -- con relación a los otros; todos tratan de defenderse recíprocamente de los -- riesgos que les amenazan repartiéndose proporcionalmente las sumas debidas -- por lo siniestros que se hayan presentado.

La empresa aseguradora es solamente un intermediario encargado - de reunir a los asegurados que suministran el dinero necesario para el pago - de las indemnizaciones o beneficios según el caso. Pero a diferencia de los seguros mutuos, estos asegurados son mutualistas sin saberlo, no tienen conciencia de ellos ya que no se conocen entre sí, ni tampoco existe entre ellos ningún vínculo aparente que los una.

La mutualidad, fue lo que permitió el desenvolvimiento real del seguro al combinarse científicamente con la estadística. (27)

(27) MANES ALFREDO, OP. CIT.

2.2 Contrato de seguro de transporte

El contrato de seguro de transporte se encuentra íntimamente ligado con el nacimiento de los seguros marítimos.

El transporte ha existido en todos los tiempos, desde los comienzos de la vida sedentaria el hombre se vió en la necesidad de repartir e intercambiar sus productos, ya que mientras unos producían en exceso, --- otros carecían de ellos, y por medio del trueque se vieron satisfechas sus necesidades. En este rudimentario intercambio el transporte lo hacían los esclavos o las bestias del propietario de la mercancía, el cual tomaba las precauciones necesarias, ya que la carga quedaba a su cuidado.

Con el transcurso del tiempo y debido al desarrollo del -- comercio, comenzaron a surgir personas que se dedicaban exclusivamente a -- practicar toda clase de acarreo, transportaban toda clase de objetos, naciendo así la figura del porteador.

El transporte fue inicialmente un hecho, pero con posteriori-- dad se constituyó en un contrato, cuando dejó de ser acarreado por el propio comerciante, que utilizaba sus recursos que ya no le eran suficientes y se vió en la necesidad de encargarlo a una tercera persona, previo convenio.

Dentro del Derecho Civil se encuentra la norma jurídica que regulaba este contrato, después se le otorgó un tratamiento especial. Alguno-- s autores señalan que las primeras normas legales que regularon en alguna

forma al transporte, remiten hasta el tiempo de vigencia de las leyes de -- Manú, en donde incidentalmente se encuentran algunas disposiciones. También en el antiguo "Código de Hammurabi" ya existían preceptos que aunque sean de carácter penal solamente regulaban el deber de custodia de los porteadores para con los objetos depositados a su confianza y cuidado.

En un principio eran muy escasas las normas jurídicas reguladoras de este contrato, y lo eran más por lo que respecta al transporte terrestre que al marítimo, ya que este último se desarrolló rápidamente, encontrando menos obstáculos que el primero. El predominio del transporte marítimo se explica por sus bajos costos, su rapidez y fundamentalmente porque los grandes centros de población, en que operaban los mercaderes, se encontraban situados alrededor del mediterráneo, dichas ciudades, debieron su desarrollo al comercio marítimo.

Como consecuencia de las circunstancias anteriores, la inclinación de los legisladores fue absoluta sobre el aspecto marítimo, olvidándose por completo del terrestre, se tiene así en las Partidas de Alfonso el Sabio, el título denominado "De los Logueros é de los Arrendamientos"; en -- las "Ordenanzas de Bilbao", en su capítulo XVIII, se encuentra regulado el contrato de fletamento; en el capítulo LXXXIII, del Consulado del Mar; Código de las Costumbres de Tostosa, en la que es de citarse la costumbre VIII; "De Locato Conducto", libro IV, que se refiere al arrendamiento de bestias y peones para el transporte, siendo éste el último ordenamiento de la época de renacimiento comercial de España. (28)

Después de la revolución francesa aparece ampliamente el contrato de transporte, siendo dentro del Código de Comercio Francés de 1807, libro I, título VI, sección segunda, "De los comisionistas para los transportes por tierra y por agua"; y sección tercera del mismo título, de la obra citada "Del Porteador", donde se resuelven los principales problemas inherentes al transporte. Para el año de 1829, aparecen disposiciones al respecto en el Código de Comercio Español; a mediados del siglo XIX en el año de 1861, el Código de Comercio Alemán, dedica una sección especial al transporte, sección II del título V, libro IV, "Contrato de Transporte sobre Caminos de Hierro", cuya reglamentación sólo con pequeñas modificaciones, ha pasado al actual Código de Comercio y promulgado desde el año de 1907, sección VII, del libro III. (29)

Con la evolución de la humanidad se perfeccionan más los transportes terrestres, como marítimos y aéreos, lográndose en nuestros días trasladar grandes cantidades de mercancías y de personas en forma rápida y segura, desde sus primeras manifestaciones, hasta nuestros días el riesgo de la destrucción de la mercancía, objeto del contrato, ha corrido a cargo del porteador, quien deberá soportarlos durante el transcurso del transporte hasta la entrega de la misma en los términos y forma convenida. Esto dio origen a que se buscara la forma por la cual resultara menos gravosa la responsabilidad del porteador y lograra contar con seguridad.

Surge así el contrato de seguro de transporte que logra combinar los intereses del porteador y la persona que requiere de sus servicios,

(29) BOLAFIO-ROCCO-VIVANTE, OP. CIT. (TOMO XV)

garantizándolas de las pérdidas que pudieran sufrir en un momento dado.

En nuestra legislación el contrato de seguro transporte, no se encuentra regulado en forma sistemática, se deben buscar las disposiciones sobre esta materia dispersas en diversas leyes, pero en forma general se encuentran en las siguientes reglamentaciones:

- a) Ley sobre el Contrato de Seguro
- b) Ley de Navegación y Comercio Marítimo
- c) Ley de Vías Generales de Comunicación
- d) Código de Comercio
- e) Código Civil

2.3 Criterios de clasificación

Aunque todo seguro sea contrato indemnizatorio, el distinto modo de determinar la indemnización en unos y otros autoriza para distinguir dos categorías fundamentales. (30)

- a) Seguro de indemnización objetiva
- b) Seguro de indemnización subjetiva

En la primera clasificación, el importe de la indemnización, variable en cada caso, se fija o determina a posteriori del siniestro, en presencia de un daño ya realizado cuya existencia y cuantía se prueban y valoran objetivamente.

(30) RUIZ RUEDA, OP. CIT.

Dentro de la segunda clasificación, la suma indemnizatoria - se fija a priori del siniestro, al tiempo mismo de estipularse el contrato y sobre la base de un daño futuro que se valora subjetivamente y anticipadamente, tanto por exigencias de la técnica aseguradora que necesita de conocer la importancia de los riesgos al calcular las primas, como por tratarse de daños en los que sólo el juicio valorativo del contrato puede preveer -- con mayor aproximación posible a su realidad.

Por otra parte, los seguros se clasifican en función del -- objeto de la siguiente manera: (31)

- 1.- Seguros de interés sobre las cosas.
- 2.- Seguro de interés sobre el patrimonio.
- 3.- Seguro de interés sobre las personas.

(31) URIA RODRIGO "DERECHO MERCANTIL", MADRID "UNIVERSIDAD DE MADRID" 1956

CAPITULO III

CARACTERISTICAS JURIDICAS Y ELEMENTOS DEL CONTRATO DE SEGURO

3.1 Caracteres jurídicos

Los rasgos jurídicos del seguro son los siguientes:

- a) Los contratos de seguros son de naturaleza mercantil, de acuerdo con lo establecido en la fracción XVI del artículo 75 del Código de Comercio, vigente desde 1889, al considerarlos actos de comercio, siempre que sean realizados por empresas aseguradoras. (32)

La empresa se apoya en la reunión de un gran número de -- operaciones de la misma especie para poder llegar a neu-- tralizar el riesgo, repartiéndolo sobre un volumen de ope-- raciones uniformes y, formando, con la contribución de to-- dos, un fondo común de bienes que le permite hacer frente a cuantos siniestros se produzcan, tiene bases técnicamen-- te diseñadas, capaces de ofrecer seguridad; esta caracte-- rística requiere que el asegurador sean un empresario or-- ganizado.

En nuestra legislación encontramos la reglamentación para estas empresas en el artículo 31 de la Ley General de Ins

(32) CODIGO DE COMERCIO (D.O. días 7 al 13 de octubre de 1889)

tuciones de Seguros, en donde se señala la prohibición para la realización de las operaciones de seguros, y las limita exclusivamente como campo de acción de las instituciones autorizadas por el gobierno federal para operar -- como tales.

- b) Es un contrato de adhesión. En realidad, es la obra de una voluntad de los contratantes, la voluntad del otro no interviene en la confección, o manufactura del contrato, pero no deja de existir un acuerdo de voluntades que crea derechos y obligaciones. (33)
- c) Es un contrato bilateral. Es sinalagmático o bilateral perfecto del que nacen obligaciones para ambas contratantes, para el asegurador se establece la obligación de garantizar y para el suscriptor la de pagar la prima. (34)
- d) Es un contrato oneroso. Porque ambas partes persiguen la obtención de una ventaja patrimonial. De acuerdo con -- Planiol "... existe una reciprocidad en cuanto a los provechos, en cuanto a las ventajas, y también en cuanto a -- las cargas o gravámenes". (35)
- e) Es un contrato aleatorio. Existe un alea; posibilidad de ganancia o de pérdida, lo que los franceses llaman "chance";

(33) LOZANO NORIEGA FRANCISCO DR., "CONTRATOS" MEXICO ASOCIACION DEL NOTARIADO MEXICANO, A.C. 1970

(34) Idem

(35) Idem

el alea no falta jamás en las relaciones del asegurador - con cada asegurado. El caracter aleatorio del contrato - no desaparece por el hecho de que las instituciones asegu- radoras hayan conseguido un perfeccionamiento de la técni- ca, determinando con gran aproximación el importe de los riesgos por cubrir.

El alea recíproca señala que el siniestro no llegue a pro- ducirse. (36)

- f) Es un contrato de tracto sucesivo. Porque su contenido - no se agota en la realización de una prestación única, si- no en prestaciones sucesivas. La Ley sobre Contrato de - Seguro exige que se establezca el momento a partir del -- cual se garantiza el riesgo y la duración de la garantía. (37)
- g) Es un contrato de buena fe. Por el hecho de que el asegu- rador con objeto de perfeccionar el contrato, tiene y de- be confiar en la buena fe del tomador, por lo que se refie- re a la descripción del riesgo y a las circunstancias del mismo, ya que eso será el factor determinante de la volun- tad del asegurador. (38)
- h) Por último, se ha considerado que no es un contrato for- mal ni real, ya que un contrato formal es aquel para cuyo perfeccionamiento la ley exige determinadas formalidades

(36) URÍA RODRIGO, OP. CIT.

(37) RUIZ RUEDA, OP. CIT.

(38) Idem

y por lo que respecta a la ley de la materia, solo existe la forma escrita como medio de prueba y no como requisito para su validez, asimismo no es un contrato real, que exija para su perfeccionamiento un principio de ejecución, ya que no se condiciona a la entrega de la póliza al pago de la prima.

3.2 Elementos

Los elementos del contrato de seguro son personales o esenciales.

3.2.1 Personales

En toda relación de seguro intervienen necesariamente dos personas:

- a) Asegurador
- b) Asegurado

El asegurador es la persona que se obliga a indemnizar el daño a cambio de la percepción de la prima. Nuestras disposiciones legales exigen que sea una institución autorizada para llevar a cabo la función de compañías aseguradoras constituidas con ese fin específico y dedicadas a ese ramo.

Por otra parte, el asegurado es la persona que se pone a cubierto del riesgo a cambio del pago de la prima, para ser asegurado no existe restricción alguna. El asegurado puede intervenir personal y directamente

te en el contrato estipulándose por sí mismo, o puede valerse de apoderado o representante que contrate el seguro declarando que lo hace en nombre y cuenta de su representado.

Por último en determinados seguros especialmente sobre la vida humana además del contratante o tomador del seguro, aparece la figura del beneficiario. No es parte en el contrato, pero adquiere derechos propios, nacidos del contrato mismo y no derivados del contratante que lo designó. La designación del beneficiario deberá hacerse en la póliza bien sea nominativamente, o bien, determinándole mediante una designación genérica. (39)

3.2.2 Esenciales

Los elementos esenciales del contrato de seguro son: el riesgo, el interés, la prima, la garantía y la empresa. (40)

3.2.2.1 El riesgo

Concebido el seguro como contrato de indemnización, su causa irá ligada a la función de que una parte indemnice a la otra, las consecuencias de un evento dañoso, de ahí que el riesgo, como posibilidad de que ese evento se produzca, constituye un presupuesto de la causa contractual y sea el elemento esencial del contrato. Sin riesgo no puede haber seguro, porque faltando la posibilidad de que se produzca, el evento dañoso (siniestro) no podrá existir indemnización.

(39) URÍA RODRIGO, OP. CIT.

(40) MUÑOZ LUIS, "DERECHO MERCANTIL" (TOMO IV) MEXICO "CARDENAS, EDITOR Y DISTRIBUIDOR" 1973

Por tal motivo se le define como la eventualidad dañosa, es decir, un acontecimiento futuro de realización incierta.

Nuestra legislación no designa a este elemento esencial por su nombre, lo determina como "la eventualidad prevista en el contrato".

3.2.2.2 El interés

El objeto del seguro está constituido por el interés que -- tiene el asegurado en el bien expuesto al riesgo, se asegura ese interés y no el bien en sí.

Por interés a efectos del seguro, hay que entender aquella - especial situación del asegurado respecto de un determinado bien que le hace susceptible de sufrir un daño al producirse el evento.

Esa situación proviene de encontrarse el asegurado en rela-- ción económica con el bien en cuestión.

En el seguro contra daños en las cosas (seguro de incendios, de transporte, etc.) esa relación de interés es fácilmente visible.

Del interés se desprenden, el sujeto, el objeto y la relación del contrato de seguro.

El sujeto es el interesado en el bien, con el cual en la ma

yoría de las ocasiones existe una relación económica.

El objeto es cualquier bien o cosa que pueda satisfacer una necesidad que sea de utilidad; por tal motivo, tendrá un valor para su poseedor que, en un momento dado, quiera reponer a causa del siniestro.

El interés asegurable como riesgo ha de ser lícito, los intereses opuestos a la ley, a la moral o al orden público, no son asegurables.

3.2.2.3 La prima

En todo contrato de seguro, el asegurado satisface una cantidad determinada en concepto de prima, cuota o premio, que representa la contraprestación del riesgo asumido por el asegurador.

La prima constituye un elemento esencial, y si no hubiera acuerdo de las partes por el mismo, no habría contrato.

El derecho de seguros conoce un doble sistema, el de prima única y el de prima periódica; la primera se fija unitariamente su importe para toda la duración del seguro y se satisface de una sola vez, en el segundo caso se fija el importe de la prima con arreglo a períodos regulares de tiempo, efectuándose el pago de modo sucesivo y periódico.

La prima se paga anticipadamente y es indivisible, en el sentido de que una vez pagada se la aplica íntegramente el asegurador, aunque

por cualquier causa cese la cobertura del seguro y el contrato no pueda continuar produciendo sus efectos.

Los preceptos citados se encuentran enmarcados en el artículo 35 de la Ley de Contratos de Seguro.

"Artículo 35.- La empresa aseguradora no podrá eludir la --- responsabilidad por la realización del riesgo, por medio de cláusulas en - que se convenga que el seguro no entrará en vigor sino después del pago de la primera prima o fracción de ella".

3.2.2.4 La garantía

Como contraprestación a la prima recibida del asegurado o -- contratante, el asegurador asume la obligación fundamental de indemnizar el daño causado por el siniestro.

La índole de esa obligación no es la misma en unos y otros - seguros. En el seguro de vida, para el caso de muerte, (seguro de vida entero) y en el mixto, se trata de una obligación sometida a término incierto,

En los seguros contra daño en las cosas, en general, y en el seguro de vida para caso de sobrevivencia, es una obligación sometida a condición suspensiva, mientras el evento no realice la obligación está en suspenso.

Sobre la garantía se han elaborado diversas tesis que tratan de explicar su significado, pudiendo catalogarse en dos grupos:

a) Las que sostienen que la garantía en el contrato consiste en el pago de una suma asegurada, en los términos que se hayan contratado, y

b) Las que sostienen que es la garantía del riesgo por parte del asegurador, desde el momento en que se realiza el contrato, hasta el momento en que se extingue.

Dentro de esta segunda clasificación se puede encuadrar nuestra legislación vigente, que, en su artículo 20, nos dice: "La empresa --- aseguradora estará obligada a entregar al contratante del seguro una póliza en la que conste los derechos y obligaciones de las partes. La póliza deberá contener:

... III La naturaleza de los riesgos garantizados; IV.- El momento a partir del cual se garantiza el riesgo y la duración de esta garantía; V.- El monto de la garantía..."

3.2.2.5 La empresa

Jurídicamente, no ha podido lograrse aún, ni en la doctrina, ni en la legislación, un concepto de empresa capaz de satisfacer las necesidades del derecho.

La empresa que es un conjunto de actividades, bienes patrimoniales y relaciones de hecho, presenta un aspecto dinámico.

Legalmente no existe un concepto de empresa ni siquiera en los ordenamientos jurídicos que la han colocado como centro del sistema (Italia), o que le han prestado una especial atención (Honduras).

Los intentos doctrinales para definirla se han fundado sobre la base de trasladar el concepto económico al campo del derecho, y así se han formulado una serie de construcciones doctrinales que, sin alejarse del concepto económico, varían solamente según consideren la empresa en su estructura o en su acción dinámica, o acentúen uno u otro de sus elementos.

A la empresa se le considera como persona jurídica, con un patrimonio separado, como una universalidad, como una organización y como un conjunto organizado. Hasta ahora los esfuerzos de los tratadistas no han dado resultado, pero la importancia de la empresa en nuestra época es indiscutible, hasta el punto de que, para un buen número de autores, la nueva misión del Derecho Mercantil es, precisamente, la construcción de la teoría de la empresa.

Cabe señalar que, al hacer referencia a la empresa en su sentido jurídico, se le entiende como la sociedad anónima que conforme a nuestra legislación se encuentra regulada por la Ley General de Sociedades Mercantiles, en sus distintas modalidades, y que son los únicos autorizados -- para funcionar como empresas aseguradoras. (41)

(41) MANTILLA MOLINA ROBERTO, "DERECHO MERCANTIL" MEXICO "EDITORIAL PORRUA", S.A. 1976

CAPITULO IV

EL SEGURO DE TRANSPORTE DE MERCANCIAS

4.1 Definición

El seguro de transporte de mercancías protege a los productos, artículos o bienes, durante la etapa de transportación.

Por ello, y para fines de seguro, un gran número de embarques que son amenazados por peligros similares, se organizan mediante un sistema para hacer frente a posibles pérdidas.

4.2 Ubicación

El mercado mexicano de seguros sitúa dentro del ramo de transportes, los seguros que protegen a las mercancías y los medios que los transportan; existen seguros para:

- a) Buques
- b) Aviones
- c) Mercancías

a) Seguro de buques

Este seguro fue diseñado para cubrir tanto al buque como a su maquinaria y equipo contra los daños causados por ries--

gos como: incendios, hundimiento, varadura, colisión y -- huracanes, entre otros.

b) Seguro de aviones

Dentro de este tipo de seguro, se amparan las pérdidas por daños al avión y a su equipo especial por riesgos como: -- colisión, rayo, huracanes, absorción de objetos por las -- turbinas, etc.

c) Seguro de transporte de mercancías

A diferencia de los anteriores, cubre específicamente los bienes transportados.

4.3 Características

El seguro de transporte de mercancías tiene las siguientes -- características: (42)

a) Mutualidad

Se rige bajo el principio de "uso para todos y todos para uno", interpretando que el que tiene suerte de no verse -- afectado por un contratiempo contribuye para ayudar a los -- que lo tienen.

b) Necesidad

Tener protegida la mercancía que forma parte de un patrimonio.

c) Casualidad

El acontecimiento del siniestro debe ser fortuito, su origen debe estar fuera del alcance del asegurado, y ser completamente independiente de su voluntad.

4.4 Peligros durante el transporte

a) De la naturaleza

Un terremoto, una nevada, un huracán, una inundación o la fuerza de un rayo, pueden ser la causa de graves pérdidas.

Se sabe lo indefenso que resulta el ser humano ante los fenómenos de la naturaleza, porque hasta la fecha no se cuenta con los medios suficientes para atenuar los daños que ocasionan.

b) De la voluntad del hombre

Durante el transporte existe un riesgo potencialmente alto cuando interviene la mano del hombre, ya sean estibadores, agentes aduanales, capitanes de los barcos, choferes y en general, la gente involucrada que no poseen la capacidad necesaria para el desempeño de sus funciones o que inclusive, las realiza con negligencia.

Es importante destacar que en ocasiones la actuación mal intencionada del hombre, como es el caso del robo, provoca graves consecuencias.

c) Otros peligros

El acelerado desarrollo del país ha traído consigo un fuerte aumento en el movimiento de carga resultando insuficientes las aduanas, puertos y bodegas, por lo que los productos se dejan a la intemperie, y con escasa vigilancia.

En cuanto al manejo de los sistemas del transporte, en el país se nota un atraso, en general, resultan inoperantes - tanto las vías de comunicación como el equipo.

Los peligros antes mencionados y otros más, provocan daños en las mercancías que son los que se cubren en las diferentes modalidades de pólizas.(43)

4.5 Riesgo

4.5.1 Riesgos asegurables.

Dada la dificultad de enumerar todos los riesgos asegurables, se distinguen cinco grupos en cada uno de ellos se han agrupado los riesgos que en cierto modo tienen características similares.

a) Fuerza mayor o accidentes mayores.

En este grupo se encuentran algunos riesgos conocidos como -- peligros marítimos (los peligros del mar y los peligros sobre el mar): naufragio, encallamiento, colisión, tempestad, incendio y explosión.

Otros riesgos incluidos en este grupo son los propios del --- transporte interior, como: terremoto, erupción volcánica, --

(43) RUIZ RUEDA, OP. CIT.

inundación, avalanchas, descarrilamiento, volcadura, choque, incendio, rayo, explosión, rotura de puentes y caída de aviones.

b) Accidentes menores.

Comprende algunos casos como caídas de bultos durante las maniobras de carga, descarga y trasbordo, entre otros.

c) Riesgos específicos.

Aquí se encuentran la herrumbre, oxidación, rotura, derrame y merma, manchas por aceite, barro, lodo, etc.; contacto con otras cargas y contaminación, raspaduras, abolladuras y des--postilladuras.

d) Riesgos por la interferencia humana.

A este grupo pertenecen los riesgos que emanan de la negli--gencia y de la interferencia criminal, como son: robo con y - sin violencia, falta de entrega de la mercancía, uso de equiupo inapropiado, baratería del capitán, echazón.

e) Riesgos sociales y políticos.

En este grupo se reúnen los llamados riesgos de guerra, hueluga, alborotos populares y conmoción civil.

4.5.2 Riesgos no asegurables.

Los riesgos no asegurables pueden clasificarse de la siguiente manera:

I) **Riesgo moral o subjetivo.**

En este grupo se clasifica toda clase de interferencia por parte del asegurador o sus dependientes, no importando si su motivo es el dolo, el fraude, la malicia o mera negligencia. Se incluyen también, la falsa declaración, violación de cualquier Ley, contrabando y el empaque inadecuado de la mercancía.

II) **Riesgos comerciales.**

Se puede reunir en este grupo: la demora en el transporte de la mercancía, el costo de cuarentenas, la pérdida de mercado, devaluaciones y la pérdida de beneficio.

III) **Vicio propio y naturaleza perecedera de la mercancía.**

Se puede citar dentro de este grupo el derrame, y la merma naturales, ya sea por evaporación, filtración o absorción por el envase, además el calentamiento y la combustión espontánea; también la fermentación, alteración química, descompenzación y putrefacción.

4.6 Póliza de transporte.

4.6.1 Coberturas.

La variedad de coberturas que hay en el seguro de transportes es suficiente para cubrir las necesidades del traslado de las mercancías, como se podrá apreciar en la descripción que a continuación se hace:

a) Riesgos ordinarios de tránsito (R.O.T.)

Es la cobertura básica de toda póliza de transporte de mercancías.

Surte efecto si el medio de transporte sufre un percance y como consecuencia de éste, daña la mercancía.

Los riesgos que comprende, de acuerdo al medio de transporte, son:

Terrestre y aéreos: incendio, rayo, explosión, autoignición, colisión, volcadura, descarrilamiento, hundimiento o rotura de puentes y caída de aviones.

Marítimo: incendio, rayo, explosión, colisión, tempestad, naufragio, encallamiento, avería gruesa y caída de bultos al mar durante las maniobras.

b) Avería particular.

Los riesgos comprendidos dentro de esta cobertura, son aquellos que están directamente ligados a la naturaleza de las mercancías, ya que afectan sólo a alguna de ellas, y son: - herrumbre, oxidación, rotura, derrame, merma, manchas por aceite, por barro, por lodo, etc., contacto con otras cargas, contaminación, raspaduras, abolladuras, despostilladuras, robo, ratería, falta de entrega, baratería del capitán, echazón, barredura, guerra, huelgas, alborotos populares y conmoción civil. (44)

c) Todo riesgo

En esencia, esta cobertura agrupa todos los riesgos que son - asegurables, con la finalidad de que las mercancías cuenten - con la máxima protección posible durante su tránsito.

Las excepciones que tiene esta cobertura son los riesgos no - asegurables, obviamente, además de los riesgos sociales (gue- rra, huelga, alborotos populares y conmoción civil), aunque estos últimos pueden ser incluidos en una póliza mediante con- venio expreso.

d) Protección Adicional

La póliza mexicana a una protección adicional para el caso - de una "desviación o cambio de ruta, trasbordo u otra varia-- ción del viaje", en ese caso el asegurado pagará la prima adi- cional que corresponda.

La idea es que el asegurado debe quedar amparado también por cambios en el viaje, en la ruta, en el buque, mientras que ta- les cambios se hallen fuera de su control y voluntad.

e) Estadías.

Se dá el nombre de "estadía", cuando se interrumpe el viaje - por causas anormales y la mercancía queda detenida en algun - lugar. (45)

Normalmente las pólizas otorgan una protección de 30 días pa- ra estadías.

4.6.2 Exclusiones.

Riesgos excluidos que pueden ser cubiertos mediante convenio --
expreso:

- Huelga y alborotos populares
- Captura, apresamiento, arresto, detención, confiscación, apropiación, nacionalización, sean legales o no.
- Operaciones bélicas, haya o no declaración de guerra..
- Baratería del Capitán. (acto u omisión de los que manda o -
tripulan un buque, en perjuicio del armador, del cargador o -
de los aseguradores).

La batería marítima se clasifica en: Simple, que puede ser causa
da por impericia o imprudencia, lo que origina la responsabili--
dad Civil.

Fraudulenta, la que es provocada con dolo, y lleva aparejada co-
mo consecuencia además de la responsabilidad civil la responsabi-
lidad penal.

Riesgos excluidos que no pueden ser cubiertos:

- Violación del asegurador a cualquier ley, disposición o regla
mento expedidos por cualquier autoridad extranjera o nacional
- La naturaleza perecedera inherente a los bienes
- La pérdida de mercado

4.7 Principales cláusulas de las pólizas

4.7.1 Medidas de salvaguarda y recuperación

Al tener conocimiento de un siniestro producido por alguno de -
los riesgos amparados por la póliza el Asegurado, sus apoderados,

sus depositarios o causahabientes, deberán actuar para la defensa y protección de los bienes y para establecer derechos de recobro y por lo tanto, entablarán relamación o juicio y en su caso, se trasladaran y harán las gestiones necesarias para la salvagarda o recuperación de los bienes o de parte de ellos. El incumplimiento de este tipo de obligaciones pueden afectar los derechos del Asegurado. (46)

La Compañía Aseguradora contribuirá a los gastos en el porcentaje que le corresponda, segun la relación que guarde la suma asegurada con el valor real de los bienes.

Ningún acto de la Compañía o del Asegurado para recuperar, salvar o proteger los bienes, se interpretará como renuncia o abandono.

4.7.2 Reclamación en contra de los porteadores.

En caso de cualquier pérdida o daño que pudiera dar lugar a indemnización conforme a la póliza, el asegurado, o quien sus derechos represente, reclamará por escrito directamente al portador dentro del término que fije el conocimiento de embarque y cumplirá con todos los requisitos que el mismo establezca para dejar a salvo sus derechos. El Asegurado, o quien sus derechos represente, hará la reclamación antes de darse por recibido sin reserva de los bienes. (47)

4.7.3 Aviso.

Al ocurrir pérdida o daño que pudiera dar lugar a indemnización conforme a la póliza, al asegurado debiera comunicarlo por escri

46) LEY SOBRE EL CONTRATO DE SEGURO (D.O. 31 AGOSTO 1935)

47) Ibid

to a la Compañía tan pronto como se entere del acontecimiento. ⁽⁴⁸⁾

4.7.4 Certificación de daños.

En caso de pérdida o daño que pudiera dar lugar a indemnización conforme a la póliza del seguro, el asegurado, o quien sus derechos represente, solicitará una inspección de daños y la certificación respectiva, para lo cual acudirá al Comisario de Averías de la Compañía si lo hubiera en el lugar en que sea requerido, en su defecto, al agente local de Lloyd's o al representante de Board of Underwriters of New York y a falta de éstos, a un Notario Público, a la Autoridad Judicial y en su caso a la postal y por último a la autoridad política local.

El derecho a la indemnización de los daños o pérdida sufridos, queda expresamente condicionado a que la inspección de averías se efectúe.

4.7.5 Reclamación.

Dentro del plazo establecido en la póliza al aviso de pérdida, el asegurado deberá someter a la Compañía por escrito su reclamación pormenorizada y acompañada de los siguientes requisitos:

- 1.- Copia certificada de la protesta del capitán del buque en su caso.
- 2.- El certificado de daños obtenidos.
- 3.- Factura comercial y documentos probatorios de gastos.
- 4.- Copia del conocimiento de embarque.
- 5.- Copia de su reclamación a los porteadores y a la contesta-

ción si la hubiere.

6.- Declaración respecto a cualquier otro seguro que exista sobre los bienes cubiertos. (49)

4.7.6 Valor del seguro.

La Compañía de Seguros nunca será responsable por porcentaje mayor de cualquier pérdida indemnizable que el que exista entre la cantidad asegurada y el valor real de los bienes en el momento del siniestro, ni por porcentaje mayor que el que exista entre el monto de la póliza y el valor conjunto de todos los seguros existentes sobre los mismos bienes que cubran el riesgo que haya originado la pérdida. Si la póliza comprende varios incisos, la estipulación será aplicable a cada uno de ellos por separado.

4.7.7 Reposición en especie.

Tratándose de bienes fungibles, La Compañía podrá reponer los bienes perdidos o dañados con otros de igual clase y calidad, en vez de pagar en efectivo el monto de la pérdida o daño.

4.8 Modalidades de pólizas

4.8.1 Específica por viaje.- A efecto de cubrir una carga que se transporta en un sólo viaje. Esta modalidad es utilizada cuando la necesidad de efectuar embarques se presenta en forma esporádica. Es condición obligatoria asegurar viaje por viaje. Para esto, el Asegurador debe solicitar el seguro antes de iniciarse el transporte.

Cuando se trata de un embarque específico, el Asegurado tiene o puede tener conocimiento de todos los datos esenciales para poder apreciar el riesgo y así fijar la prima según la cobertura que se otorgue:

- De qué clase de mercancías se trata.
- El valor que tiene y por qué valor se quiere asegurar.
- La clase de empaque.
- Lugar donde comienza el transporte y dónde termina.
- Medios de transporte a ser utilizados.
- Referencia a otros embarques que se hubieren efectuado iguales o similares.

La duración que tienen los seguros es desde el inicio del viaje hasta que los bienes lleguen a su destino.

Las formas para determinar el valor por el que la mercancía se asegura son dos:⁽⁵⁰⁾

- La primera es valor factura, es decir, el precio de la mercancía que aparece en la factura. Se utiliza cuando los embarques son locales y los gastos por el traslado no representan cantidades de importancia, o cuando el Asegurador cuenta con sus propios medios de transporte.⁽⁵¹⁾
- La segunda, es valor de factura más gastos; en este procedimiento se incluyen el valor de factura, los costos del flete, permisos, gastos aduanales y otros gastos que se efectúan para la realización del transporte.⁽⁵²⁾

(50) RUIZ RUEDA, OP. CIT.

(51) Idem

(52) Idem

Este procedimiento es el más usual cuando se trata de viajes internacionales o cuando los gastos de manejo ascienden a sumas importantes

Con base en la evaluación que se hace del riesgo, partiendo de la información que proporciona el Asegurado, se calcula la cuota que se aplicará.

Así mismo, de la información obtenida con los mismos tipos de embarques recibidos, se procede a fijar una cantidad de dinero con la que participará el Asegurado en caso de siniestro (deducible), o el porcentaje con el que participará en la pérdida.

Toda póliza expedida para cubrir algún embarque que se llegue a efectuar, por ley, no puede ser cancelada.⁵³⁾

4.8.2 A término.- Esta modalidad es elaborada para cubrir carga que va a ser transportada en varios viajes, dentro de un plazo establecido, siguiendo este sistema se evita el expedir una póliza específica por cada viaje que se tenga que hacer.

De igual modo, la necesidad del Asegurado es trasladar su mercancía, pero el volumen no lo permite que sea trasladada en un sólo viaje, sino que debe ser transportada en un lapso de tiempo mediante varios embarques.⁽⁵⁴⁾

La Compañía de Seguros se hace llegar información a efecto de apreciar el riesgo que correrá, además de la información que contiene una póliza específica, se requiere de conocer el número aproxima-

3) LEY SOBRE CONTRATO DE SEGURO, OP. CIT.

4) RUIZ RUEDA, OP. CIT.

do de embarques que se realizarán, el valor que importa la mercancía, así como las coberturas que desee el Asegurado.

Se fija una fecha de iniciación y una de terminación de vigencia según la apreciación del Asegurado del tiempo para la realización del transporte.

Con la información la Compañía calcula la responsabilidad máxima por viaje y por vehículo, con lo que determina el pago total.

- 4.8.3 Anual.- El concepto "Anual" fue ideado como una variante de la póliza "A término", con el fin de cubrir los embarques que de manera permanente realice el Asegurado durante un año.⁽⁵⁵⁾

Para la valoración del riesgo se requiere, además de la información solicitada para una póliza específica, el número de viajes estimados que se efectuarán durante el año y las coberturas de la póliza.

Su duración como su nombre lo dice, es de un año y las cuotas se estiman según la responsabilidad máxima por viaje y por cada vehículo, la prima resultante se multiplica por el número de viajes.

El valor de la suma Asegurada se determina igual que para una póliza específica. Las deducibles se manejan de tres formas.⁽⁵⁶⁾

- a) Cuando el Asegurado participa en la pérdida con un deducible fijado sobre el valor que importe todo el embarque.
- b) Cuando el deducible es fijado como porcentaje del valor de

(55) ASOCIACION MEXICANA DE DERECHO DE SEGUROS, A.C., OP. CIT.

(56) RUIZ RUEDA, OP. CIT.

cada bulto.

c) Simplemente se fija una cantidad.

La cancelación de esta póliza podrá darse por terminada en cualquier tiempo a petición del Asegurado, en cuyo caso la Compañía cobrará la prima correspondiente.

4.8.4 Abierta o de declaración.- Es la modalidad adecuada para satisfacer los requerimientos de un cliente que necesita realizar o recibir embarques continuos, pero con diferentes variantes, ya sea por el tipo de mercancías, las distancias, los volúmenes de la carga y los medios de transporte entre otros.

Se establecen las condiciones bajo las que se operará el seguro, dentro de las cuales se incluye además de cuotas, deducibles, límites máximos de responsabilidad y riesgos cubiertos.⁽⁵⁷⁾

Esta modalidad de póliza abierta tiene la ventaja para el Asegurado de que todos sus embarques quedarán cubiertos automáticamente sin necesidad de aviso previo a la Compañía.

Como se trata de un número indefinido de viajes, y en general se involucran todas las actividades del Asegurado, en donde es necesario conocer, por el tipo de mercancías la siguiente información:

- Tipo de embarque.
- Medio de transporte.

- Origen y destino de las mercancías.
- Límite máximo por embarque.
- Volúmen anual.
- Número aproximado de embarques al año.

La vigencia de esta modalidad sólo establece la fecha de iniciación de vigencia, lo que quiere decir que quedarán cubiertos todos los embarques que se efectúan a partir de esa fecha y los -- subsecuentes. (58)

El valor asegurado se determina igual que una póliza específica.

Las cuotas se establecen en base al tipo de mercancías, al medio de transporte, a la distancia por recorrer y a los riesgos por -- los que se deseen amparar las mercancías. (59)

El deducible se fija en función al tipo de mercancía y puede ser una cantidad fija o un porcentaje sobre el valor total del embarque o computado bulto por bulto.

Para efectos del cobro de primas, el Asegurado se compromete a -- reportar mensualmente, dentro de los primeros 15 días siguientes de haberse efectuado los embarques, los volúmenes que se hayan -- manejado.

Así mismo, la Compañía se obliga a cubrir todos y cada uno de -- los embarques y expedirá una póliza específica abierta, para cobrar las primas correspondientes a los embarques.

Se revisan periódicamente aquellas pólizas cuya experiencia no -- sea satisfactoria, determinando el número de siniestros, las cau

(58) Idem

(59) ASOCIACION MEXICANA DE DERECHO DE SEGUROS, A.C. OP. CIT.

sas y montos para hacer los movimientos que correspondan.

Esta póliza puede darse por terminada en cualquier momento, ya sea a petición del Asegurado o por disposición de la Compañía. En el primer caso, quedarán cubiertos todos los embarques que se hagan antes de la fecha de cancelación. En el segundo caso, o sea por disposición de la Compañía, se da un período normal de 30 días a partir de que el Asegurado recibe la notificación quedando cubiertos todos los embarques efectuados antes de la fecha de cancelación.

Otra causa de cancelación es cuando el Asegurado no declare en dos meses consecutivos los embarques que haya efectuado, en cuyo caso la póliza quedará cancelada automáticamente a partir de la fecha en que la Compañía recibió el último reporte de embarque. (60)

C O N C L U S I O N E S

Como se ha visto en los capítulos anteriores, resulta difícil formular una definición que englobe todas las características del Contrato de Seguro de Transporte, ya que, a diferencia de otras clases de seguros, -- éste cubre una universalidad de riesgos.

Además, nuestra legislación tampoco señala en forma específica lo que se debe entender al respecto y resulta ambigua, si bien la Ley sobre el Contrato de Seguro y la Ley de Navegación y Comercio Marítimo delimitan en su capitulo los principales requisitos y efectos del contrato.

De tal suerte, consideraré al Contrato de Seguro de Transporte como: "Aquél que cubre los bienes asegurados contra los riesgos que recaigan sobre ellos durante su traslado, movimiento o depósito".

El Contrato de Seguro de Transporte se encuentra regido por -

las siguientes disposiciones:

- a) Ley sobre el Contrato de Seguro
- b) Ley de Navegación y Comercio Marítimo
- c) Ley de Vías Generales de Comunicación
- d) Código de Comercio
- e) Código Civil

Considero que lo más conveniente sería regular el Contrato de Seguro de Transporte en forma sistemática, en un solo ordenamiento, por lo que se propone que la Ley de Vías Generales de Comunicación se divida en dos: una Ley que regule el transporte y otra referente a la comunicación.

Dentro de la Ley Federal de Transporte se contemplarían disposiciones que actualmente se encuentran ya publicadas, como "El Seguro del Viajero", y se incluiría un capítulo referente al "Contrato de Seguro de Transporte" —a efecto de evitar lo que actualmente sucede en nuestra legislación y práctica—; éste se concretaría exclusivamente a los bienes trans--

portados, para que los medios utilizados para el traslado de un lugar a otro sean motivo de otro tipo de seguro.

Finalmente, cabe mencionar que se está difundiendo el uso de contenedores para la transportación, para los que no existe regulación alguna, y que ya resulta necesaria.

ANEXO "A"

TERMINOS Y CONDICIONES DE LAS GUIAS

PARA EXPRESS AEREO

El remitente acepta las siguientes condiciones para el transporte de sus artículos en estas líneas aéreas:

1a.- Que la Compañía conviene en transportar con sujeción a los términos, estipulaciones y condiciones anotadas a que se hace referencia en el anverso y dorso de esta guía y a las tarifas, cuotas, cargos, disposiciones, reglamentos, condiciones e itinerarios de la Compañía, así como a todas las Leyes y Reglamentos aplicables a las mercancías, su transportación y entrega.

Los transportadores o sus agentes no incurrirán en responsabilidad respecto de pérdida, daño, perjuicios o demora alguna imputable directa o indirectamente o riesgos de guerra, hostilidades, al acto o a la restricción de algún Gobierno, huelga, motines, insurrecciones, rebeliones, disturbios civiles y ningún seguro obtenido bajo esta guía cubrirá directa o indirectamente los peligros arriba excluidos.

2a.- La empresa no es responsable por las pérdidas parciales o totales de artículos frágiles que no vayan debidamente empacados y que sufran con el manejo natural del transporte. Para el efecto se hará constar

en la guía el defecto del embalaje, en los términos de la fracción II del artículo 71 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

3a.- Tampoco responde la Empresa por pérdidas, mermas o averías originales por caso fortuito o fuerza mayor, o porque los consignatarios no recojan oportunamente sus mercancías.

4a.- La Empresa no acepta responsabilidad por pérdida de animales vivos, salvo cuando se compruebe culpa de su parte. Se compromete no obstante, a proceder en los términos del artículo 64 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

5a.- En caso de que durante el trayecto o en el lugar de su destino, mueran los animales o se descompongan las mercancías, se desalojarán del avión, o de la oficina en donde se encuentran sin ninguna responsabilidad para la Empresa.

6a. El remitente deberá declarar invariablemente el valor de su envío el cual será anotado en el bulto o paquete y en la guía aérea respectiva.

El valor declarado será el máximo por el cual responderá la Empresa, y el remitente conviene en que si por error o mala fe declara un valor inferior al que realmente hubiere tenido el envío, no podrá exigir ninguna responsabilidad a la porteadora por la diferencia que pudiera haber entre el valor declarado y el valor real del paquete o paquetes. Cuando por algún motivo el remitente omita la declaración del valor del envío, la responsabilidad -

de la Empresa se limitará a la cantidad de \$ 20.00 (VEINTE PESOS 00/100 M.N.) por kilogramo bruto (Artículo 349-1a. de la Ley de Vías Generales de Comunicación) y ambas partes convienen expresamente en que, en tales casos el remitente no tendrá derecho a formular reclamación por una cantidad mayor, no se podrá considerar como pérdida una remesa antes de efectuarse las averiguaciones necesarias y dentro de un plazo de 30 días contados a partir de la fecha en que haya sido reclamado el embarque.

7a.- Las consignaciones susceptibles de perderse, averiarse o sufrir demérito en corto plazo, podrán ser vendidos después de veinticuatro (24) horas de llegadas. Las que sean almacenadas, después de setenta y dos (72) horas quedarán por cuenta y riesgo del interesado. Las consignaciones en general, transcurridos seis (6) meses de la fecha de embarque, si no fuesen retiradas, las realizará discrecionalmente la Empresa por cuenta y riesgo del dueño legal. Del producto de la venta se deducirá el importe de los cargos y gastos que se eroguen, conservando el excedente, si lo hubiere, a disposición de la persona con derecho a recibirlo en los términos del Código de Comercio.

8a.- El precio del transporte consignado en esta guía sólo comprende entrega de las consignaciones en las Oficinas o Agencias de la Empresa. Si ésta las entrega a domicilio, el interesado cubrirá la suma adicional respectiva de acuerdo con la tarifa aprobada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

9a.- La Empresa no contrae la obligación de transportar las

mercancías en determinada clase de avión u otro medio de transporte, o de acuerdo con un itinerario invariable. Por tanto, aprovechará la ruta de envío que estime conveniente y manejará las remesas con la celeridad y en las condiciones previstas por las Leyes en vigor, siendo responsable, en cuanto a los retardos en forma prevenida por el Código de Comercio para los transportes terrestres.

10a.- La responsabilidad de la Compañía subsistirá desde el momento de la celebración de este contrato, hasta el del recibo de la remesa por el consignatario de conformidad. Queda convenido que toda reclamación relacionada con el cumplimiento de este contrato y todas las cuestiones que se susciten con motivo o a consecuencia del mismo, se tratarán directamente con esta Empresa sin perjuicio de que la misma repita en contra de las otras personas o compañías, que intervengan en el transporte. Lo anterior es sin perjuicio de lo que dispone el Artículo 74 de la Ley de Vías Generales de Comunicación respecto al entrego de las mercancías.

11a.- La Empresa queda facultada para devolver al remitente todos los envíos que no hayan sido retirados por los consignatarios dentro de los siguientes 15 días de la llegada a su destino, obligándose los remitentes, en este caso, a pagar los fletes en ambas direcciones, de las consignaciones en cuestión.

12a.- Se observarán además de las condiciones anteriores las que establecen los Artículos 73, 75 y 76 y demás relativos de la Ley de Vías Generales de Comunicación y vigentes en lo que fueren aplicables a transpor-

te aéreo.

13a.- Queda estrictamente prohibido al embarcador o remitente enviar paquetes que contengan cartas o mercancías de cualquier género -- cuyo transporte esté prohibido por cualquier Ley o disposición gubernamental, asumiendo, en caso de falsa declaración, la responsabilidad que conforme a la Ley corresponda.

14a.- Queda convenido, para la mutua conveniencia de la Empresa y del remitente, consignatario o propietario de las mercancías que, como condición previa y antes de establecerse demanda o procedimiento judicial -- alguno respecto de cualquier pérdida, daño, demora, entrega errónea o falta de entrega de las mercancías o falta en cobrar o remitir cualquier cantidad debida, sobre reembolso o envíos C.O.D., se dará aviso de reclamación a la Compañía, por escrito dando particulares de las mercancías en cuestión y -- expresando la fecha de la pérdida o daño y la índole de la reclamación dentro de un plazo de 10 días, contados de la fecha de entrega de las mercancías, al consignatario o en caso de no haberse recibido o entregado las mercancías, dentro de un plazo de 120 días contados de la fecha en que la Compañía haya puesto su firma en el anverso de esta guía. Queda convenido que los derechos del reclamante prescribirán en los plazos que señala la Ley -- pero contados estos plazos a partir de la fecha en que la Empresa comunique al reclamante haber desechado su petición.

15a.- Si por instrucciones del remitente se anotare en el -- anverso de esta guía que es necesario asegurar las mercancías mediante su --

firma puesta en el anverso de este documento, la Compañía como agente del - remitente hará los arreglos necesarios para que queden aseguradas las mercancías por una Compañía de Seguros, debiendo presentarse toda reclamación a ellas, por la cantidad declarada por el remitente en el anverso (SE LIMITA LA INDEMNIZACION A LA PERDIDA REAL Y EFECTIVA) en contra de todo riesgo de pérdida material o daño ocasionado por cualquier causa externa EXCEPTUANDO CONFISCACION LEGAL, bajo y de acuerdo con los términos y condiciones de una póliza abierta; términos y condiciones que están a disposición del remitente para su examen. De no hacerse tal anotación la Compañía no estará obligada a hacer arreglos para obtener el seguro de las mercancías.

Cualquier cargo que se haga por valuación será un cargo adicional relativo al transporte y no al seguro.

16a.- En caso de contienda judicial, los únicos jueces competentes para decidir las reclamaciones contra la Compañía serán los de la -- Ciudad de México, quedando a elección de la Empresa demandar al contratante o remitente en esta Ciudad de México o en el lugar en que resida.

ANEXO "B"

CONDICIONES DE LA POLIZA

CONDICIONES GENERALES

TRANSPORTE MARITIMO

1a. VIGENCIA DEL SEGURO. Este seguro entra en vigor desde el momento en que los bienes queden a cargo de los porteadores para su transporte, continúa durante el curso normal de su viaje y termina con la descarga de los mismos sobre los muelles en el puerto de destino.

2a.- ALIJO: La cobertura de este seguro se extiende a las maniobras de alijo incluyendo el transporte por embarcaciones menores hasta o desde el buque, considerando cada embarcación, balsa, gabarra o chalán, asegurado separadamente.

3a.- EMBARQUES BAJO CUBIERTA: Salvo pacto en contrario, la Compañía asegura solamente los bienes estibados bajo la cubierta principal del buque.

4a.- RIESGOS CUBIERTOS: Este seguro cubre exclusivamente:

- a) Los daños materiales causados a los bienes por incendio, rayo y explosión; o por varada, hundimiento o colisión del barco:

- b) La pérdida de bultos por entero caídos al mar durante las maniobras de carga, transbordo o descarga; y
- c) La contribución por el asegurado a la averfa gruesa o general y a los cargos de salvamento que será pagada según las disposiciones del Código de Comercio Mexicano; conforme a las Reglas de York-Amberes, o por las leyes extranjeras -- aplicables; de acuerdo con lo que estipule la carta de parte o el contrato de fletamento.

TRANSPORTE TERRESTRE, AEREO O DE AMBAS CLASES

5a.- VIGENCIA DEL SEGURO. Este seguro entra en vigor desde el momento en -- que los bienes queden a cargo de los porteadores para su transporte y cesa, -- cuarenta y ocho horas de días hábiles después de la llegada de los bienes al punto de destino estipulado, o con su entrega al consignatario si esto ocu--- rriere primero.

6a. RIESGOS CUBIERTOS. Este seguro cubre exclusivamente los daños materia-- les a los bienes causados por incendio, rayo y explosión; o por caída de avio-- nes, autoignición, colisión, volcadura o descarrilamiento del vehículo u otro medio de transporte empleado; incluyendo hundimiento o rotura de puentes.

ENVIOS POSTALES

7a.- En este caso, los riesgos cubiertos serán los especificados en esta pó-- liza en cuanto corresponda a los respectivos medios de transporte empleados,

pero la vigencia del seguro se iniciará desde el momento en que los bienes -- sean recibidos por las oficinas postales y terminará al ser entregados al des-- tinatario.

PROTECCION ADICIONAL

8a. VARIACIONES. Se tendrán por cubiertos los bienes al sobrevenir desvia-- ción, cambio de ruta, transbordo u otra variación del viaje en razón al ejer-- cicio de facultades concedidas al armador o porteador conforme al contrato -- de fletamento o conocimiento de embarque, así como la omisión involuntaria o error en la descripción de los bienes del buque, del vehículo o del viaje y en su caso el Asegurado pagará la prima adicional que corresponda.

9a. INTERRUPCION EN EL TRANSPORTE.- Si durante el transporte sobreviniese circunstancias anormales, no exceptuadas en esta póliza que hicieren necesario que entre los puntos de origen y destino especificados, los bienes quedaren - estacionados o almacenados en bodegas, muelles, plataformas, embarcaderos, ma-- lecones u otros lugares, el seguro continuará en vigor y el Asegurado pagará la prima adicional que corresponda.

Si la interrupción en el transporte se debe en todo o en parte a la voluntad - del Asegurado o de quien sus intereses represente o a riesgos no amparados o que estén excluidos en esta póliza, el seguro cesará desde la fecha de tal in-- terrupción.

ES OBLIGACION DEL ASEGURADO DAR AVISO A LA COMPANIA TAN PRONTO TENGA CONOCI--

MIENTO DE HABERSE PRESENTADO ALGUNA DE LAS CIRCUNSTANCIAS O SUCESOS PREVISTOS EN LAS CLAUSULAS OCTAVA Y NOVENA YA QUE EL DERECHO A TAL PROTECCION DEPENDE - DEL CUMPLIMIENTO POR EL ASEGURADO DE ESTA OBLICAGION DE AVISO.

10a.- RECONOCIMIENTO DE DERECHOS. El derecho derivado de esta póliza nunca podrá ser aprovechado directa o indirectamente por ningún porteador o depositario, aunque se estipule en el conocimiento de embarque o de cualquier otra forma.

EXCLUSIONES

11a.- 1) RIESGOS EXLUIDOS QUE PUEDEN SER CUBIERTOS MEDIANTE CONVENIO EXPRESO

Si se pacta la protección de alguno de los riesgos mencionados el Asegurado - pagará la prima correspondiente:

- a) Huelguistas o personas que tomen parte en paros, disturbios de carácter obrero, motines o alborotos populares, o bien por las medidas que para reprimir esos actos tomen las autoridades.

- a) Apresamiento, confiscación, destrucción o daños por ingenios o barcos de guerra, piratería, apoderamiento en tierras o en el mar, arrestos, restricciones, detenciones u - otras actividades de guerra o bligerancia, actos de reves, príncipes o pueblos en persecución de hostilidades o en la aplicación de sanciones bajo convenios internacionales, ya

ocurran antes o después de declaración de guerra, y sean - por un beligerante o no, incluyendo facciones empeñadas en guerra civil, revolución, rebelión o insurrección o contien das civiles que resulten de estos acontecimientos; b mbar- déos aéreos, minas flotantes o estacionarias o torpedos -- perdios o abandonados, así como por cualquier arma de gue- rra.

c) Baratería del capitán o tripulación.

II.- RIESGOS EXLUIDOS QUE NO PUEDAN SER CUBIERTOS

- a) La violación de asegurado o quien sus intereses represente a cualquier ley, disposición o reglamento expedido por cual- quier autoridad extranjera o nacional (federal, estatal, - municipal o de cualquier otra especie);
- b) La naturaleza perecedera inherente a los bienes (vicio pro pio);
- c) La demora; y
- d) La pérdida de mercado

12a.- CLAUSULA DE MAQUINARIA.- Cuando la pérdida o daño sean causados directamente por los riesgos cubiertos a cualquier parte de una máquina que al estar completa para su venta o uso, conste de varias partes, la Compañía solamente responderá hasta por el valor proporcional asegurado de la parte perdida o averiada.

13a. CLAUSULA DE ETIQUETAS.- Cuando el daño sea causado directamente por los riesgos cubiertos y sólo afecte las etiquetas o envolturas, la Compañía será responsable únicamente hasta por una cantidad suficiente para pagar el costo de reposición de tales etiquetas o envolturas y para marcar nuevamente los artículos.

PROCEDIMIENTOS EN CASO DE SINIESTRO

14a.- MEDIDAS DE SALVAGUARDA O RECUPERACION. Al tener conocimiento de un siniestro producido por alguno de los riesgos amparados por esta póliza el Asegurado, sus apoderados, sus depositarios o causahabientes, deberán actuar para la defensa y protección de los bienes y para establecer derechos de recobro y por lo tanto, entablarán reclamación o juicio y en su caso, viajarán y harán las gestiones necesarias para la salvaguarda o recuperación de los bienes o parte de ellos. El incumplimiento de esta obligación, podrá afectar los derechos del Asegurado en los términos de Ley.

A tales gastos contribuirá la Compañía con el porcentaje que le corresponda, según la relación que guarde la suma asegurada con el valor real de los bienes. Ningún acto de la Compañía o del Asegurado para recuperar, salvar o pro

teger los bienes, se interpretará como renuncia o abandono.

15a.- A) RECLAMACION EN CONTRA DE LOS PORTEADORES. En caso de cualquier pérdida o daño que pudieran dar lugar a indemnización conforme a esta póliza, el Asegurado, o quien sus derechos represente, reclamará por escrito directamente al porteador dentro del término que fije el conocimiento de embarque y cumplirá con todos los requisitos que el mismo establezca para dejar a salvo sus derechos. El Asegurado o quien sus derechos represente, hará dicha reclamación antes de darse por recibido sin reserva de los bienes.

B) AVISO.- Al ocurrir pérdida o daño que pudiera dar lugar a indemnización conforme a este seguro, el Asegurado tendrá el deber de comunicarlo por escrito a la Compañía, tan pronto como se entere de lo acontecido.

C) CERTIFICACION DE DAÑOS. En caso de pérdida o daño que pudieran dar lugar a indemnización conforme a este seguro, el Asegurado o quien sus derechos represente solicitará desde luego una inspección de daños y la certificación respectiva, para lo cual acudirá: al Comisario de Averías de la Compañía si lo hubiere en el lugar que se requiera la inspección y en su defecto, al agente local de Lloyd's o al representante del Board of Underwriters of New York y a falta de éstos, a un Notario Público, a la autoridad judicial y en su caso, a la postal y por último a la autoridad política local.

El derecho a la indemnización de los daños o pérdidas sufridos, queda expresamente condicionado a que la inspección de averías se efectúe dentro de los ---

cuatro días hábiles siguientes a la terminación del viaje, de acuerdo con lo establecido en las cláusulas primera y quinta de estas Condiciones Generales o en la "de bodega o de bodegas" si la tuviere la póliza.

D) RECLAMACION. Dentro de los 60 días siguientes al aviso de pérdida dado según el inciso B) de esta cláusula, el Asegurado deberá someter a la Compañía por escrito su reclamación pormenorizada y acompañada de los siguientes documentos.

- 1) Copia certificada de la protesta del capitán del buque, -
en su caso.
- 2) El certificado de daños obtenidos de acuerdo con el inciso C) de esta cláusula.
- 3) Factura comercial y documentos probatorios de gastos incu
rridos.
- 4) Copia del conocimiento de embarque.
- 5) Copia de su reclamación a los porteadores y a la contesta-
ción original de éstos, si la hubiere.
- 6) Su declaración respecto a cualquier otro seguro que exista
sobre los bienes cubiertos por esta póliza.

PAGO DE PERDIDAS

16a. - VALOR DEL SEGURO.- La Compañía nunca será responsable por porcentaje mayor de cualquier pérdida indemnizable que el que exista entre la cantidad asegurada y el valor real de los bienes en el momento del siniestro, ni por porcentaje mayor que el que exista entre el monto de esta póliza y el valor conjunto de todos los seguros existentes sobre los mismos bienes que cubra el riesgo que haya originado la pérdida. Si la póliza comprende varios incisos, la presente estipulación será aplicable a cada uno de ellos por separado.

17a.- REPOSICION EN ESPECIE.- Tratándose de bienes fungibles la Compañía podrá reponer los bienes perdidos o dañados con otros de igual clase y calidad en vez de pagar en efectivo el monto de la pérdida o daño.

18a.- COMPETENCIA.- Los interesados se someten expresamente para todo evento de litigio proveniente de esta póliza, a los tribunales competentes de México, D.F.

19a. NOTIFICACION. - Cualquier declaración o notificación relacionada con el presente contrato deberá hacerse a la Compañía por escrito, precisamente en su domicilio social o en el de sus sucursales.

ESPECIFICACION PARA ADHERIRSE A/Y FORMAR PARTE DE LA POLIZA ABIERTA No.
DE "SEGUROS " , S.A., EXPEDIDA A NOMBRE Y A FAVOR DE:

1.- OBJETO DE ESTA POLIZA: La presente póliza abierta cubre todos los bienes aceptados por _____, para la transportación aérea internacional que se encuentre registrada bajo una "guía aérea" y otro conocimiento de embarque, en los cuales se estipule que _____ o cualesquiera de sus agentes han convenido o puedan convenir en asegurarlos por cuenta de los propietarios, remitentes, consignatarios y otras partes interesadas, bajo el entendimiento de que tal -- convenio sea hecho antes de o simultáneamente con la emisión de la "guía aérea" o conocimiento de embarque relacionado con tales bienes y antes de que se tenga conocimiento o se haya recibido el reporte de cualquier pérdida o accidente.

2.- PAGO DE PERDIDA: Las pérdidas, en caso de haberlas, serán pagaderas a _____ al consignatario señalado - en la "guía aérea" o conocimiento de embarque o a la parte interesada, según aparezcan sus respectivos intereses.

El asegurado tendrá facultad para aceptar y pagar de inmediato reclamaciones que no excedan de _____ siempre y cuando haya practicado las investigaciones o gestiones que considere convenientes para determinar el derecho de sus clientes a la indemnización. En cuanto a indemnizaciones por reclamaciones mayores de dicha cantidad deberá existir autorización escrita de la compañía.

3.- RIESGOS CUBIERTOS: La presente póliza ampara los bienes asegura--

dos, contra los siguientes daños o pérdidas.

Todo riesgo por pérdida o daño físico por cualquier causa externa, incluyendo avería gruesa y/o gastos de salvamento, excepto los que más adelante se previenen.

ENDOSO DE HUELGAS Y ALBOROTOS POPULARES

La cobertura de Huelgas y Alborotos Populares incluida en la presente póliza, podrá ser cancelada por la compañía en cualquier tiempo mediante notificación hecha al asegurado con 48 horas de anticipación pero respecto a los embarques iniciados antes de las 24 horas después de la notificación, la cobertura continuará hasta la llegada de los bienes asegurados al punto de destino.

4.- RIESGOS EXCLUIDOS: La presente póliza en ningún caso amparará las pérdidas provenientes de:

- a) Pérdidas o daños originados por demoras o vicio propio.
- b) No obstante cualquier cosa que en contrario se indique en la presente póliza, la misma excluye las pérdidas originadas por apresamiento, embargo, arresto, detención, restricción, confiscación, aprehensión, requisición o nacionalización y sus consecuencias o atentos a los mismos sea durante tiempos de paz o de guerra, declarada o no; asimismo se excluyen también durante tiempos de paz o de guerra, todos los daños o pérdidas originadas por cualquier arma que emplee fuerza atómica o radioactiva; todas las consecuencias de hostilidades u operaciones bélicas -

(sea en tiempo de paz o de guerra), pero no será excluidos la colisión, explosión o contacto con cualquier objeto fijo o flotante (otros que no sean una mina o un torpedo), encallamiento, mal tiempo o incendio, a menos que sean originados directamente por (e independientemente de la naturaleza del viaje o el servicio prestado por la nave, o, en caso de colisión con cualesquiera otras naves) un acto hostil por o en contra de un poder beligerante; y para los efectos del presente seguro, la palabra "poder" incluirá cualquier autoridad que mantenga a fuerzas navales militares o aéreas en asociación con un poder.

Se conviene además que tampoco quedarán cubiertas las consecuencias de guerra civil, revolución, rebelión, insurrección o contiendas civiles que resulten de estos acontecimientos, así como la piratería.

5.- VALOR DEL SEGURO: El valor del seguro lo constituirá el valor real que tienen los bienes en su punto de destino más un 10% pero sin exceder en ningún caso del valor declarado.

6.- VALORES POR SEPARADO: Cada embarque cubierto por la presente póliza se asegura por separado y este seguro tendrá el mismo efecto y vigor que si se hubiese emitido una póliza separada para cada remitente eventualmente, pero sujeto, sin embargo, al límite de responsabilidad que se indica en la presente póliza.

7.- LIMITE DE RESPONSABILIDAD: La responsabilidad de la Compañía en ningún caso será superior a la suma de

por la pérdida, daño o gastos que provengan de un sólo acontecimiento.

No obstante los límites máximos de responsabilidad establecidos en cada una de las pólizas que sobre mercancías y/o valores tenga expedidas la compañía al asegurado en el ramo de transportes, la responsabilidad máxima para la compañía en conjunto por todas las pólizas no excederá de

en un mismo acontecimiento.

8.- LUGARES DE ORIGEN Y DESTINO: Esta cobertura abarcará los puntos y/o lugares de todo el mundo.

9.- VIGENCIA DEL SEGURO: La presente póliza entrará en vigor el momento en que o sus agentes reciban la mercancía y continuará hasta que los bienes se entreguen al consignatario o a sus agentes o al destino designado en la "guía aérea" o conocimiento de embarque, o al destino substituido que prevee la Cláusula 11 de la presente.

10.- DESVIACIONES PERMITIDAS: El presente seguro se hace extensivo a cubrir los bienes durante:

- a) Desviación, demora, descarga forzada, reembarque y transbordo.
- b) Cualquier otra variación del viaje concedida bajo el contrato de fletamento, pero nada de lo contenido en la presente se extenderá a cubrir pérdidas, daños o gastos causados precisamente por demora o vicio propio.

11.- INTERRUPCION DEL VIAJE: En el caso de hacer uso de cualquier derecho otorgado a _____ bajo el contrato de fletamento en donde tal contrato termine en un puerto o lugar distinto al de destino aquí mencionado, el seguro continuará en vigor hasta que las mercancías sean vendidas y entregadas en tal puerto o lugar; o, si las mercancías no son vendidas y se reexpiden al lugar de destino especificado en la "guía aérea" o contrato de fletamento, o a cualquier otro destino, este seguro continuará en vigor hasta que las mercancías se hayan depositado en la bodega de destino o se hayan entregado al consignatario o a los representantes de este último, como se prevee en la cláusula 9.

12.- PERMISOS: Queda entendido y convenido que al asegurado y sus agentes se les permitirá incluir en sus guías aéreas y otros conocimientos de embarque los detalles de la presente póliza, así como la cláusula que concede al remitente la opción de asegurar cualquier embarque transportado por

13.- La anotación en la guía aérea o conocimiento de embarque para los efectos a que hubiere lugar, será suficiente prueba del intento de todas las partes interesadas para asegurar tal embarque bajo la presente póliza.

14.- Se concede permiso al asegurado para hacer contratos u otros convenios con municipalidades y otras entidades con objeto de tener facilidades en los aeropuertos, bajo los cuales los propietarios u operadores del aeropuerto se liberen de las responsabilidades por daños o pérdidas de bienes asegurados bajo la presente póliza.

15.- PROCEDIMIENTO EN CASO DE PERDIDA: En caso de pérdida, los asegura

dos se sujetarán invariablemente a lo que indican las cláusulas 16 y 17 de las condiciones impresas en la póliza, a la cual esta especificación se adhiere.

16.- MEDIDAS DE SALVAGUARDA Y RECUPERACION: Al tener conocimiento de un siniestro producido por alguno de los riesgos amparados por esta póliza, el asegurado, sus apoderados, sus depositarios o causahabientes, deberán actuar para la defensa y protección de los bienes y para establecer derechos de recobro y por lo tanto, entablarán reclamación o juicio y en su caso, -- viajarán y harán las gestiones necesarias para la salvaguarda o recupera-- ción de los bienes o de parte de ellos. El incumplimiento de esta obliga-- ción, podrá afectar los derechos del asegurado en los términos de la Ley.

A tales gastos contribuirá la Compañía con el porcentaje que le corres-- ponda según la relación que guarda la suma asegurada con el valor real de -- los bienes. Ningún acto de la Compañía o del Asegurado para recuperar, sal-- var o proteger los bienes se interpretará como renuncia o abandono.

17.- DECLARACIONES DE EMBARQUES Y CUOTAS: Para los efectos del pago de prima correspondientes, el asegurado se obliga a declarar a la Compañía mensualmente el valor global de los envíos transportados al amparo de esta póliza, dicha declaración será presentada dentro del término de 20 días des-- pués del fin de cada mes; así mismo conviene en pagar la prima a las cuo-- tas.

En adición a la prima de seguro será a cargo de los asegurados los Im-- puestos Federales o cualesquiera otros con que sean gravadas las operacio-- nes de Seguro durante la vigencia de esta póliza.

18.- ALTERACIONES: Habiéndose fijado con carácter experimental las cuotas mencionadas en la cláusula No. 17 de la presente póliza abierta, la Compañía se reserva el derecho de modificarlas en cualquier tiempo mediante aviso dado por escrito al asegurado con 10 (diez) días de anticipación.

19.- VIGENCIA: La presente póliza cubrirá todos los embarques aceptados por el asegurado o sus agentes en o después del día a las 24 horas, hasta que sea cancelada por cualquiera de las partes mediante aviso por escrito con 30 días de anticipación. Dicha cancelación, sin embargo, no perjudicará ningún embarque que se encuentre pendiente de entrega al momento de tal cancelación.

20.- CONDICIONES IMPRESAS: La presente póliza abierta queda sujeta a las cláusulas y condiciones generales impresas en la forma de póliza que puedan estar en contradicción con lo especialmente pactado.

21.- COMPETENCIA: Los interesados se someten para todo evento de litigio proveniente de esta póliza abierta a los Tribunales competentes de México, D.F.

En testimonio de lo cual se expide por duplicado la presente póliza abierta, y cada una de las partes recibe un ejemplar debidamente firmado.

México, D.F.,

"SEGUROS

CLAUSULA DE HUELGAS Y ALBOROTOS POPULARES

Sujeto a todas sus otras condiciones, este seguro cubre también los daños, robo, ratería, rotura o destrucción de los bienes, causados directamente por huelguistas o por personas que tomen parte en paros, disturbios de carácter obrero, motines o alborotos populares, así como los daños o destrucción de dichos bienes causados directamente por personas mal intencionadas.

Mientras los bienes estén expuestos a riesgo en los términos y condiciones de este seguro dentro de los Estados Unidos de Norte América, la Comunidad de Puerto Rico, la Zona del Canal, las Islas Vírgenes y Canadá, este seguro se extiende a cubrir los daños, robo, ratería, rotura o destrucción de los bienes, directamente causados por "Vandalismo", "Sabotaje" y actos de personas mal intencionadas, así como las pérdidas causadas directamente por actos cometidos por un agente de cualquier gobierno, partido o facción que esté tomando parte en guerra, hostilidades u otros actos bélicos, siempre y cuando dicho agente esté actuando secretamente y de ninguna manera en conexión con cualquier operación de fuerzas armadas, militares o navales en el país donde los bienes estén situados.

Esta cláusula no cubre cualquier pérdida, daño, deterioro o gasto que se origine de:

- a) Cambio de temperatura o humedad;
- b) Carencia, escasez o retención de energía, combustible o trabajo de cualquier clase o naturaleza, durante cualquier huelga, paro,

disturbio de carácter obrero, motines o alborotos populares;

- c) Demora o pérdida de mercado;
- d) Hostilidades, operaciones bélicas, guerra civil, revolución, re
belión o insurrecciones o contiendas civiles que resulten de es
tos acontecimientos, con la sola excepción de los actos de los
mencionados agentes, que están expresamente cubiertos como ante
riormente se expresa;
- e) Cualquier arma de guerra que emplee fisión o fusión atómica o -
nuclear o ambos medios u otra reacción o fuerza o materia radio
activa.

El asegurado se obliga a reportar todos los embarques asegurados bajo es
ta cobertura y a pagar la prima correspondiente.

Esta cobertura puede ser cancelada por cualquiera de las partes con cua-
renta y ocho horas de anticipación mediante aviso telegráfico o por escrito a
la otra; pero dicha cancelación no surtirá efecto con respecto a cualquier -
embarque que con anterioridad a dicho aviso se encuentre cubierto en los tér-
minos y condiciones de este seguro.

B I B L I O G R A F I A

BARRERA GRAF JORGE

"TRATADO DE DERECHO MERCANTIL"

México, "Editorial Porrúa", S.A. 1974

BENITEZ DE LUGO LUIS RAYMUNDO

"TRATADO DE SEGUROS" (Tomos I, V)

Madrid, "Editorial Reus" 1955

BOLAFIO-ROCCO-VIVANTE

"DERECHO COMERCIAL" (Tomos XIV, XV)

Argentina, "Editorial Buenos Aires". 1952

BRUNETTI ANTONIO

"DERECHO MARITIMO PRIVADO ITALIANO"

Barcelona, "Editorial Bosch", 1950

CERVANTES AHUMADA RAUL

"DERECHO MARITIMO"

México, "Editorial Herrero, S.A.", 1970

GALGANO FRANCESCO

"HISTORIA DEL DERECHO MERCANTIL"

Barcelona, "Editorial Laia", 1980.

HALPERIN ISAAC

"EL CONTRATO DE SEGURO"

Argentina, "Tipograffa Editora", 1946

LOZANO NORIEGA FRANCISCO

"CONTRATOS"

México, Asociación Nacional de Notariado
Mexicano, A.C. 1970

MANES ALFREDO

"TEORIA GENERAL DE SEGUROS"

Madrid, "Editorial Lagos", 1930.

MANTILLA MOLINA ROBERTO

"DERECHO MERCANTIL"

México, "Editorial Porrúa, S.A." 1976

MUÑOS LUIS

"DERECHO MERCANTIL" (Tomos I a IV)

México, "Cárdenas, Editor y Distribuidor" 1973

RODRIGUEZ RODRIGUEZ JOAQUIN

"CURSO DE DERECHO MERCANTIL"

México, "Editorial Porrúa, S.A." 1973

RUIZ RUEDA LUIS

"EL CONTRATO DE SEGURO"

México, "Editorial Porrúa, S.A.", 1978.

TENA FELIPE DE J.

"DERECHO MERCANTIL MEXICANO"

México, "Editorial Porrúa, S.A.", 1970.

TREVIÑO GARCIA RICARDO

"CONTRATOS CIVILES Y SUS GENERALIDADES"

Guadalajara, "Librería Font, S.A.", 1976.

URIA RODRIGO

"DERECHO MERCANTIL"

Madrid, "Universidad de Madrid", 1956.

VAZQUEZ DEL MERCADO OSCAR

"CONTRATOS MERCANTILES"

México, "Editorial Porrúa, S.A.", 1982.

MEMORIAS

ASOCIACION MEXICANA DE DERECHO DE SEGUROS, A.C

(Primer Congreso Panamericano de Derecho de Seguros)

Cd. de México - 25 al 29 de octubre de 1964.

Comisión Nacional de Seguros, 1968.

REVISTAS.

HALPERIN JEAN

"Los Seguros en el Regimen Capitalista"

Revista de Derecho Privado.

Universidad de Madrid, 1950.

LEGISLACION SOBRE SEGUROS.

Tomo I 1892 a 1935

Tomo II 1936 a 1956

México, Secretaría de Hacienda y Crédito
Público, 1958.

LEGISLACION.

Constitución Política de los Estados Unidos
Mexicanos.

Ley General de Instituciones de Seguros.

Ley sobre el Contrato de Seguro.

Ley de Navegación y Comercio Marítimo.

Ley de Vías Generales de Comunicación.

Código de Comercio.

Código Civil para el D.F.