

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES

ACATLAN

LA RESPONSABILIDAD EN EL  
TRANSPORTE MULTIMODAL

TESIS PROFESIONAL

QUE PARA OBTENER  
EL TITULO DE  
LICENCIADO EN DERECHO  
PRESENTA  
HECTOR VILLAVICENCIO DE SANTIAGO

M-0030161

ACATLAN, MEXICO



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.

A mis padres:

GLORIA Y HECTOR

por el esfuerzo y la motivación -  
que realizarón para la culminación  
de mis estudios.

---

A mis hermanos:

DAVID, RAUL, GLORIA Y CLAUDIA  
por el impulso que me dieron  
en mi carrera.

AI LIC. MARCO ANTONIO MALDONADO U:

Con agradecimiento y respeto.

---

AI LIC. RODRIGO J. CHAVEZ MARTINEZ:

Con admiración y afecto por la ayuda  
que me ha brindado.

LA RESPONSABILIDAD EN EL TRANSPORTE MULTIMODAL

- I N D I C E -

P R O L O G O .

PAG.

CAPITULO PRIMERO.-

EL TRANSPORTE MULTIMODAL.

1

- 1) CONCEPTO Y ASPECTOS TECNICOS.
- 2) EVOLUCION EN EL AMBITO EXTERNO.
- 3) EVOLUCION EN EL AMBITO INTERNO.

CAPITULO SEGUNDO.-

GENERALIDADES SOBRE EL CONTRATO.

10

- 1) ELEMENTOS DE EXISTENCIA.
- 2) ELEMENTOS DE VALIDEZ.

EL CONTRATO DE TRANSPORTE, EN NUESTRO SISTEMA LEGISLATIVO.

16

- 1) ELEMENTOS DEL CONTRATO.
- 2) DERECHOS DEL CARGADOR.
- 3) DERECHOS Y DEBERES DEL PORTEADOR.
- 4) RELACIONES ENTRE EL PORTEADOR Y EL CONSIGNATARIO.
- 5) RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR.
- 6) EXCEPCION A LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR.

- 7) HECHOS DEL CARGADOR O DESTINATARIO QUE EXCLUYE LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR.
- 8) LIMITACION DE LA RESPONSABILIDAD.
- 9) EXTINCION DE LA RESPONSABILIDAD.

CAPITULO TERCERO.-

EL CONTRATO DE SEGURO.

35

DEFINICIONES:

- 1) ELEMENTOS DEL CONTRATO DE SEGURO.
  - a) RIESGO.
  - b) PRIMA.
  - c) GARANTIA, O PRESTACION DEL SEGURO.
  - d) EMPRESA.
- 2) SEGURO MARITIMO.
  - a) PRINCIPALES ELEMENTOS DEL SEGURO MARITIMO.
- 3) EL SEGURO DE CARGA.
- 4) DIFERENTES CLASES DE POLIZAS DE CARGA.
- 5) DEFINICION DE COBERTURA.
- 6) RIESGOS ORDINARIOS EN LAS POLIZAS MEXICANAS.
- 7) RIESGOS ESPECIALES QUE EXPERIMENTAN MERCANCIAS ESPECIFICAS.
- 8) RIESGO NO ASEGURADO.
- 9) SEGURO DEL CASCO.

CAPITULO CUARTO.-

M-0030161

## EL CONTRATO DEL TRANSPORTE MULTIMODAL.

64

- 1) DEFINICION.
- 2) OPERADOR.
- 3) EXPEDIDOR.
- 4) CONSIGNATARIO.
- 5) DOCUMENTO.

## RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL.

66

- a) PERIODO DE RESPONSABILIDAD.
- b) RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL POR SUS EMPLEADOS, AGENTES Y OTRAS PERSONAS.
- c) FUNDAMENTO DE LA RESPONSABILIDAD.
- d) CAUSAS CONCURRENTES.
- e) LIMITACION DE LA RESPONSABILIDAD.
- f) DAÑOS LOCALIZADOS.
- g) RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL.
- h) PERDIDA DEL DERECHO A LA LIMITACION DE LA RESPONSABILIDAD.

CAPITULO QUINTO.-

## RESPONSABILIDAD DEL EXPEDIDOR.

75

- 1) NORMA GENERAL.
- 2) NORMAS ESPECIALES RELATIVAS A LAS MERCANCIAS PELIGROSAS.
- 3) RECLAMACIONES Y ACCIONES.
  - a) AVISO DE PERDIDA, DAÑOS O RETRASO.

PAG.

b) PRESCRIPCIÓN DE LAS ACCIONES.

CONCLUSIONES.

81

BIBLIOGRAFIA.

83



## P R O L O G O

La presente tesis profesional, contiene el estudio de un nuevo tema que se denomina "Transporte Multimodal Internacional de Mercancías", y el que ha venido a revolucionar el sistema de Transporte Unimodal en México, ya que este medio de comunicación contribuye más adecuadamente a acelerar el desarrollo y facilitar el Comercio Internacional en particular a los países en desarrollo.

De éste estudio trataremos primeramente de dar los antecedentes del tema, posteriormente entraremos en el campo de algunos contratos que de una u otra forma intervienen en el desarrollo de nuestro tema, para llegar finalmente a la responsabilidad de cada una de las personas que participan en el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías.

Asímismo, espero que mi breve estudio contribuya a abrir el horizonte de éste nuevo sistema de transporte, que sin duda alguna beneficiará a nuestro país.

## CAPITULO PRIMERO.-

### EL TRANSPORTE MULTIMODAL.-

#### 1) Concepto y Aspectos Técnicos.

El Transporte Internacional y su Evolución Tecnológica, ha venido despertando creciente interés en el mundo, tanto por -- sus repercusiones en las relaciones económicas entre los países, -- como a su influencia en los costos, en la estructura y bases ---- institucionales de los sistemas de transportación.

La utilización de más de un modo de transporte en el -- comercio entre dos países, existe desde la más remota antigüedad; y así tenemos, que la historia registra que el Templo de Salomón, construido en el Siglo X antes de la Era Cristiana, se edificó -- con materiales transportados en barco por los Fenicios, hasta la -- Ciudad de Sidón; (actualmente Saida Puerto de la República de --- Líbano en el Mediterráneo) y acarreados desde ahí hasta Jerusalén a lomo de camello.

En el Transporte Internacional ha sido uno de los campos en donde el desarrollo tecnológico ha generado cambios más importantes, inicialmente en los países desarrollados y posteriormente ha empezado a extenderse al resto del mundo, surgiendo como consecuencia de ello la implantación de un sistema integral denominado Transporte Multimodal, entendiéndose por tal "El porte de ---- mercancías por dos modos diferentes de transporte por lo menos, -

en virtud de un contrato de Transporte Multimodal, desde un lugar situado en un país en que el operador de Transporte Multimodal -- toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado -- para su entrega situado en un país diferente". (1).

Este sistema de transporte, alcanza su mayor grado de -- aprovechamiento cuando en él se utiliza, la unitarización de carga o principio de unidad de la carga, que surge como resultado de estudios realizados, con relación al movimiento de mercancías de -- los centros de producción a los de consumo, dentro del comercio -- internacional; y que consiste, en integrar con pequeños elementos que forman parte de un cargamento, una unidad mayor, que suele -- ser de un volúmen y peso tales, que exige equipo mecánico para su acarreo de un lugar a otro.

La unitarización de carga, incrementa la productividad -- y establece la posibilidad de abatir los costos de entrega, en el movimiento de las mercancías, que se efectúa en el comercio exterior.

La forma más avanzada de unitarización es el contene--- dor, que viene a ser un elemento de equipo de transporte de carác--- ter permanente y, por tanto, suficientemente resistente para permitir su uso repetido, especialmente ideado para facilitar el --- movimiento de mercancías por uno o varios modos de transporte, --

---

(1). Convenio de las Naciones Unidas, sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías.

sin manipulación intermedia de la carga, diseñado de manera que sea fácil de llenar y vaciar y provisto de dispositivos que permitan su fácil manejo.

La utilización del sistema de Transporte Multimodal en Contenedores, redonda en beneficio directo del empresario de Transporte Multimodal y de los usuarios, ya sean expedidores o consignatarios, independientemente de que beneficia también a todos los sectores que participan en el Comercio Internacional.

La ventaja fundamental de este sistema integral de transporte, consiste en la reducción del costo total global de un producto en el punto de su uso o consumo.

En algunos casos, tal reducción se deberá al menor tiempo de duración entre el envío por el vendedor y la entrega al comprador; en otros casos, se harán economías en el costo del embalaje, o la mercancías podrá llegar al lugar de destino en mejores condiciones comercializables y sin menguas ni daños.

Para el transportista o porteador, ofrece una doble ventaja: Acelera la rotación de las unidades de transporte y reduce el costo de manipulación, del volumen total de las mercancías transportadas por cada unidad.

El tiempo perdido por una unidad de transporte ya sea buque, ferrocarril, camión o avión, durante la carga o descarga de mercancías, entraña muchos gastos, es sabido que una unidad --

de transporte sólo rinde ganancias mientras desempeña su función económica de acarrear mercancías de un lugar a otro, por consiguiente, si el contenedor permite cargar o descargar las mercancías con mayor rapidéz, lógicamente se puede reducir en forma considerable el tiempo de rotación de la unidad de transporte y como consecuencia de ello contribuirá a reducir el costo de entrega.

Para el usuario, las economías que supone la unitarización de carga, le permitirán reducir considerablemente el costo de la mercancía para el comprador y con ello será mayor la comerciabilidad del producto.

Tales economías se producen entre otros factores, por:

Menores daños sufridos a las mercancías.

.Menos Hurtos.

.Reducción de costos del seguro marítimo por ser menores las pérdidas y los daños.

.Simplificación de los trámites Aduaneros.

.Eliminación de obstáculos en el comercio exterior, que permite comprar y vender más en el plano internacional.

.Etc.

2) Evolución Jurídica en el ámbito externo.

El Transporte Multimodal Internacional se originó en -- los países desarrollados, pero su expansión al resto del mundo, - trajo como consecuencia la necesidad de crear un instrumento jurí dico que lo controlara.

La primera iniciativa para preparar un texto de conve-- nio que regulará el Transporte Multimodal. Fué presentado por el\_ Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado - (UNIDROIT), en el año de 1965, cabe destacar que en aquella época se hablaba de "Transporte Combinado de Mercancías" en lugar de -- Transporte Multimodal.

Posteriormente, por sugerencia de la Comisión Económica para Europa (CEE), se elaboró en el año de 1970 un texto de conve nio, tomando como base el proyecto anteriormente indicado y las - Reglas de Tokio, adoptadas en el Congreso del Comité Marítimo In-- ternacional celebrado en 1969, a raíz de esas iniciativas, la --- Comisión Económica para Europa (CEE) y la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI), preparáron un proyecto conjun to conocido como "Convención de Transporte Combinado de Mercan--- cías", en cuya formulación al igual que sucedió en los textos an-- teriores no participó América Latina, en virtud de lo cual por -- iniciativa del Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas\_ (ECOSOC), se decidió convocar a una conferencia conjunta de la -- Organización de Naciones Unidas y la Organización Consultiva ---- Marítima Intergubernamental, para tratar lo relativo al Transpor-- te Internacional en Contenedores y dentro de la cual, se analiza-- ría el proyecto de "Convención de Transporte Combinado de Mercan-- cías".

En Función de esta reunión, celebrada en la Ciudad de Ginebra en el mes de noviembre de 1972, se tomaron los siguientes acuerdos:

1o.- Convocar a un grupo preparatorio Intergubernamental;

2o.- Preparar en la Secretaría General de las Naciones Unidas un estudio sobre las consecuencias económicas, de la convención de referencia en particular para los países de desarrollo y

3o.- Invitar a la comisión del transporte marítimo de la conferencia de las Naciones Unidas sobre comercio y desarrollo (UNCTAD), a las comisiones económicas regionales y a la organización Consultiva Marítima Intergubernamental, para reexaminar la citada Convención, T. C. M.

Con ese motivo, tanto en la UNCTAD, como en la Comisión Económica para América Latina (CEPAL) se adoptó un criterio común, en el sentido de considerar que el proyecto de convención TCM, -- era incompleto y no satisfacía las necesidades de Latinoamérica -- en particular, ni de los países en desarrollo en general, por lo que hubo consenso en estas reuniones preliminares, para que durante la conferencia a celebrarse en Ginebra, La ciudad de Suiza, se procurará llegar a un acuerdo sobre directrices para un nuevo --- Convenio Internacional de Transporte Combinado de Mercancías.

La conferencia conjunta, Naciones Unidas, OCMI, sobre Transporte Internacional de Contenedores, recomendó la formación de un grupo Intergubernamental que preparará un anteproyecto de Convenio sobre el Transporte Multimodal Internacional, debiendo convocar a una conferencia de Plenipotenciarios, cuando terminarán los trabajos del grupo.

Dicho grupo preparatorio Intergubernamental del que formó parte nuestro país, celebró seis períodos de sesiones en la Ciudad de Ginebra, el primero de ellos del 31 de octubre al 2 de noviembre de 1973 y el último del 14 de febrero al 9 de marzo de 1979, y una vez concluidos sus trabajos se convocó a una Conferencia de Plenipotenciarios, para revisar y aprobar en su caso, el proyecto de texto de Convenio de Transporte Multimodal, elaborado por el grupo de referencia.

Después de dos períodos de sesiones de Plenipotenciarios, el último de los cuales se celebró del día 8 al 23 de mayo de 1980, se adoptó el Convenio para el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, con fecha 24 de Mayo del mismo año, habiendo quedado en depósito para su ratificación en la Sede de Naciones Unidas, en la Ciudad de Nueva York, del 10. de septiembre de 1980 al 31 de agosto de 1981 inclusive.

Es de hacerse mención el hecho de que el convenio de referencia ya fué ratificado por nuestro país en el mes de septiembre de 1980, por conducto del C. Lic. Emilio Mújica Montoya - Secretario de Comunicaciones y Transportes en representación del -



Gobierno Federal.

### 3) Evolución Jurídica en el ámbito interno.

A nivel Nacional, el Transporte Multimodal Internacional empieza a cobrar interés en nuestro país a partir de la ----- Conferencia sobre coordinación de los transportes carreteros y ferroviarios, ofrecida por el Doctor René Rodiere, Profesor de la Facultad de Derecho de París, el 5 de agosto de 1963, en el Auditorio del Centro SCOP.

En aquella ocasión, el Doctor Rodiere definió la ----- coordinación del transporte como la distribución correcta y ----- adecuada del tráfico, y al tratar el problema de la coordinación en México, lo refirió exclusivamente al Transporte ferroviario y carretero.

Desde ese momento, se inician diversos estudios dentro de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, respecto de la operación del transporte combinado internacional; sus repercusiones en el Transporte Mexicano y la problemática del Transporte Nacional, que culminan con la participación de nuestro país en la conferencia conjunta de las Naciones Unidas y la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, celebrada en Ginebra en noviembre de 1972; y posteriormente en los seis períodos de ----- sesiones del grupo preparatorio encargado de elaborar el texto de proyecto de convenio, así como en los dos períodos de sesiones de Plenipotenciarios de la Conferencia de Naciones Unidas --

para la elaboración de un Convenio sobre el Transporte Multimodal Internacional, a todos los cuales nos hemos ya referido con anterioridad.

Paralelamente a las labores que se llevaron a cabo en la Ciudad de Ginebra, en nuestro país se integró un grupo de trabajo con el actual Subdirector General de Transporte Multimodal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Lic. Rodrigo Chávez Martínez, que dió como resultado el Reglamento para el Transporte Multimodal mediante el uso de Contenedores, de 29 de junio de 1979, publicado en el Diario Oficial de la Federación del 6 de julio de 1979.

El citado Ordenamiento Legal obedeció a la necesidad de que nuestro país contara con un Instrumento Jurídico adecuado que le permitiera salvaguardar, la Nacionalización del Transporte Mexicano en sus diversas modalidades, dada la inminencia de la implantación del Sistema Multimodal; y la introducción como consecuencia de ello de los operadores de Transporte Multimodal Extranjeros, provenientes de los países desarrollados.

El Reglamento para el Transporte Multimodal, se encuentra integrado por una parte introductiva en que se expresan los considerandos respectivos y una parte ordenativa que consta de cinco capítulos.

CAPITULO SEGUNDO.-

GENERALIDADES SOBRE EL CONTRATO.

Antes de iniciar el estudio de este tema, es necesario\_ hacer una breve referencia de los aspectos generales del contrato, de los elementos que lo integran para así estar en posibilidad de introducirse al análisis de los diversos tipos de contratos que, - de una u otra forma se encuentran relacionados con el transporte\_ multimodal de mercancías.

De conformidad con lo dispuesto por el Código Civil para el Distrito Federal, en materia común, y para toda la República en Materia Federal; dispone en su Artículo 1973.

"Los convenios que producen o transfieren las obligaciones y derechos toman el nombre de contratos"

Del concepto de contrato anterior resulta que para que\_ exista y nazca un contrato es necesario los siguientes elementos:

- a) El acuerdo de voluntades o consentimiento.
- b) El objeto.

Además de estos elementos, hay determinados requisitos\_ que la Ley exige para que una vez nacido el contrato tenga validez y son los siguientes:

## REQUISITOS DE VALIDEZ DEL CONTRATO

El Código Civil vigente establece en su artículo 1795 - que "El contrato puede ser invalidado":

- I.- Por incapacidad legal de las partes o de una de --- ellas;
- II.- Por vicios del consentimiento;
- III.- Porque su objeto, o su motivo o fin, sea ilícito;
- IV.- Porque el consentimiento no se haya manifestado en\_ la forma que la Ley establece".

Si interpretamos la norma expuesta a contrario sensu -- tendríamos que son los siguientes:

- I.- Capacidad de las partes que intervienen en el acto,
- II.- Voluntad de esas personas, libre o exenta de vicios,
- III.- Licitud en el objeto motivo o fin del acto que se - celebra,
- IV.- Observancia por las partes, de la forma que exija - la Ley, para externar la voluntad.

Una vez mencionado el concepto de Contrato, y conocidos los elementos de existencia y los de validéz, procederemos hacer\_ un breve estudio de los referidos elementos.

### ELEMENTOS DE EXISTENCIA

- a) El consentimiento.

CONCEPTO.- "Es el acuerdo de dos o más voluntades tendientes a la producción de efectos de derechos siendo necesario -- que esas voluntades tengan una manifestación exterior" (').

Del anterior concepto, se desprende que para que el consentimiento pueda surtir efectos jurídicos, es necesario que estas voluntades tengan una manifestación exterior de la cual podrá hacerse como lo dispone el artículo 1803 de nuestro Código Civil Vigente.

"El consentimiento puede ser expreso o tácito. Es expreso cuando se manifiesta verbalmente, por escrito o por signos inequívocos. El tácito resulta de hechos o de actos que lo presupongan o que autoricen presumirlo, excepto en los casos en que por -- Ley o por convenio la voluntad deba manifestarse expresamente".

b) El objeto.

Es necesario hacer referencia al otro elemento de existencia que es el objeto, ya que sin éste no puede nacer el Contrato.

El vocablo objeto tiene tres significados:

1.- Objeto directo del Contrato, que es el crear y el -- transmitir derechos y obligaciones, a esto se refiere el artículo - 1793 ya citado.

(') Gutiérrez y González Ernesto, Derecho de las Obligaciones, Editorial Cajica.

2.- Objeto indirecto es la conducta que debe cumplir -- el deudor, conducta que puede ser de tres maneras A) de dar; B) - de hacer y C) de no hacer.

De lo expuesto encontramos que en el artículo 1824 del\_ Código Civil, para el Distrito Federal es donde se establece del\_ objeto y del motivo o fin de los contratos.

Artículo 1824- son objeto de los contratos:

- I.- La cosa que el obligado debe dar,
- II.- El hecho que el obligado debe hacer o no hacer,

Requisitos que debe satisfacer la cosa,

Artículo 1825 - La cosa objeto del contrato debe:

- I.- Existir en la naturaleza.
- II.- Ser determinada o determinable en cuanto a su especie.
- III.- Estar en el comercio.

#### ELEMENTOS DE VALIDEZ:

- I.- LA CAPACIDAD.- Es el primer elemento de validéz del contrato, y se define de la siguiente forma: ----  
Capacidad.- "Es la aptitud Jurídica para ser objeto de Derechos y deberes y hacerlos valer".(2)

---

(2). Idem.

La capacidad puede ser de dos tipos:

- a) De goce.- Se le define como "La aptitud Jurídica- pa  
ra ser sujeto de derechos y deberes". (3)
- b) De ejercicio que es "La aptitud Jurídica de ejerci--  
tar o para hacer valer los derechos que se tengan, -  
y para asumir deberes Jurídicos". (4)

El Código Civil vigente en su artículo 1798 dispone lo\_  
siguiente:

"Son hábiles para contratar todas las personas no excep  
tuadas por la Ley".

2.- LA VOLUNTAD.- Refiriéndose al segundo elemento de -  
validéz que es la voluntad, es indispensable que las voluntades -  
que integran el consentimiento no sufran vicio alguno, esto signi  
fica que las voluntades que intervienen en el consentimiento, es-  
tén viciados, pues basta que una sola de ellas lo esté para que -  
el consentimiento resulte igualmente viciado.

Concepto de Vicio.- "Es la realización incompleta o de-  
fectuosa de cualquiera de los elementos de esencia de una insti-  
tución". (5)

---

(3). Idem.

(4). Idem.

(5). Idem.

Vicios de la voluntad. de manera clásica se catalogan - como vicios de la voluntad al error, al dolo y a la mala fé, la - violencia y la lesión.

El Código Civil en su artículo 1812 dispone que.- "El - consentimiento no es válido si ha sido dado por error, arrancado\_ por violencia o sorprendido por dolo".

CONCEPTO DE ERROR.- "Es una creencia sobre algo del mun\_ do exterior, que esta en discrepancia con la realidad o bien es - una falsa incompleta consideración de la realidad". (6)

### 3.- OBJETO, MOTIVO O FIN LICITO.

Este elemento es necesario ya que no basta con que se - cumpla con la forma, sino que el objeto, motivo o fin deba ser -- lícito.

El artículo 1830 de nuestro Código Civil vigente esta-- blece que.- "Es ilícito el hecho que es contrario a las Leyes de\_ orden público o a las buenas costumbres".

Respecto del motivo o fin el Código mencionado dispone\_ lo siguiente en su artículo 1831.- "El fin o motivo determinante\_ de la voluntad de los que contratan tampoco debe ser contrario a\_ las Leyes de orden público ni a las buenas costumbres".

---

(6). Idem.



4.- EL CONSENTIMIENTO.- Es el cuarto elemento de validez en nuestro Código Civil.

A) Formas en que se puede externar la voluntad.

La voluntad de las partes contratantes se puede externar de dos formas:

- a) Forma Expresa.- Es cuando la voluntad se manifiesta verbalmente por escrito o por signos inequívocos.
- b).- Forma Tácita .- Es cuando la voluntad resulta de hechos o de actos que la presupongan o autoricen presuonerla.

#### EL CONTRATO DE TRANSPORTE EN NUESTRO SISTEMA LEGISLATIVO.

El marco jurídico dentro del cual se ubica el contrato de transporte de mercancías en nuestro país, podemos encontrarlo principalmente en las siguientes disposiciones legales:

Ley de Vías Generales de Comunicación y sus Reglamentos, Código de Comercio y Código Civil para el Distrito Federal en Materia Común, y para toda la República en Materia Federal. - Es de resaltarse que la Ley de Vías Generales de Comunicación, - está considerada como un auténtico Código de Transporte, y así - tenemos que en su artículo 4o., dispone que, "las controversias\_ que se susciten sobre interpretación y cumplimiento de las -----

concesiones y toda clase de contratos relacionados con las Vías -  
Generales de Comunicación y medios de transportes se decidirán:

- I.- Por los términos mismos de las concesiones y los --  
contratos;
- II.- Por esta Ley, sus Reglamentos y demás Leyes especiaa  
les;
- III.- A falta de disposiciones de esta legislación por --  
los preceptos del Código de Comercio.
- IV.- En defecto de unos y otros, por los preceptos del - =  
Código Civil para el Distrito Federal y Federal de  
procedimientos civiles.
- V.- En su defecto, de acuerdo con las necesidades mis--  
mas del servicio público de cuya satisfacción se --  
trata<sup>u</sup>.

Este artículo es fundamental puesto que enumera e indi-  
ca el orden de prelación de las fuentes legislativas relativas en  
este tema, tiene numerosos aspectos, ya que vemos, que el Código\_  
de Comercio pasa a la categoría de Fuente auxiliar del Contrato -  
de Transporte. Naturalmente, este orden de prelación y ésta prima  
cía de las disposiciones de la Ley de Vías Generales de Comunica-  
ción sólo tiene aplicación a los contratos que se realizan con --  
ocasión de transportes efectuados sobre Vías Generales de Comuni-  
cación. Para los demás contratos de transporte, se aplican ante -  
todo el Código de Comercio, ahora bien el número de estos es muy\_  
escaso. Por eso nuestra exposición tiene ante todo en cuenta los\_  
contratos de transporte realizados en Vías Generales de Comunica-

ción ya que así es necesario para mayor entendimiento de nuestro tema central.

La materia relativa al transporte a través de las Vías Generales de Comunicación, se considera como federal y consecuentemente es competencia de los Tribunales de la Federación (Artículos 3o., y 5o. de la Ley de Vías Generales de Comunicación).

La definición de Contrato de Transporte se establece en el Código Civil para el Distrito Federal en el Artículo 2646 en los términos siguientes: "El Contrato por el cual alguno se obliga a transportar, bajo su inmediata dirección o la de sus dependientes, por tierra, por agua o por el aire, a personas, animales o mercaderías o cualesquiera otros objetos, sino constituye un contrato mercantil, se regirá por las siguientes reglas".

De la anterior definición se desprende que el contrato de Transporte es consensual, porque se perfecciona por el sólo acuerdo de voluntades; bilateral porque nacen obligaciones recíprocas y oneroso porque se estipulan provechos y gravámenes recíprocos.

Ahora nos referimos a la calificación que hace del Contrato de Transporte el Código de Comercio que establece en su Artículo 75 que la Ley reputa actos de comercio los siguientes, Fracción VIII; las empresas de transportes de personas o cosas, por tierra o por agua y las empresas de Turismo, la disposición anterior está relacionada con el Artículo 576 del ordenamiento --

mencionado que dispone "El Contrato de Transportes por Vías Terrestres o Fluviales de todo género se reputará mercantil":

I.- Cuando tenga por objeto mercaderías o cualesquiera efectos de comercio.

II.- Cuando siendo cualesquiera su objeto, sea comerciante el porteador o se dedique habitualmente a verificar transportes para el público".

De la definición que dimos del Código Civil para el Distrito Federal y de lo que establece el Código de Comercio respecto de este tema, se dan los siguientes:

#### 1) ELEMENTOS DEL CONTRATO:

Elementos personales se deduce la existencia de una persona que entrega las cosas para que sean transportadas y se le denomina cargador o remitente, otra que se compromete a transportarlas y se llama porteador o transportista.

Además hay otra tercera persona que se le designa con el nombre de consignatario o destinatario que es la persona que se le entrega la cosa.

a) Porteador.- Es la persona que asume la obligación y las responsabilidades propios de la realización de un transporte; es esencial el porteador ya que si él realiza el transporte o sus dependientes, sobre él repercuten económicamente y jurídica-

mente los riesgos del cumplimiento de la obligación de transportar.

b) Cargador.- Es la persona que solicita el transporte y que adquiere el derecho de exigir su realización.

c) Destinatario o Consignatario.- El Artículo 581 del Código de Comercio en su Fracción III, dice que "la carta de porte deberá contener el nombre, apellido y domicilio de la persona a quien o a cuya orden vayan dirigidos los objetos, o si han de entregarse al porteador de la misma carta.

Una vez analizadas las personas que intervienen en el contrato multicitado, señalaremos los requisitos que debe contener la carta de porte, que están enunciados en el Artículo 581 del Código de Comercio Mexicano al igual que en el 2656 del Código Civil para el Distrito Federal, que determinan que en la Carta de Porte han de constar: nombre, apellido y domicilio del cargador y del porteador, así como a la persona a quien o a cuya orden vayan dirigidos los efectos, o si han de entregarse al porteador de la misma; la designación de los efectos, el precio del transporte, la fecha en que se hace la expedición, el lugar de la entrega al consignatario y la indemnización que haya de abonar el porteador en caso de retardo, si sobre este caso mediere algún pacto.

Señalados los requisitos de la Carta de Porte, haremos referencia al Artículo 583 del Código de Comercio que dispone:

Los Títulos legales del Contrato entre el cargador y el

porteador serán las cartas de porte, por cuyo contenido se decidirá las cuestiones que ocurran sobre su ejecución y cumplimiento, sin admitir más excepciones que la falsedad y error material en su redacción.

Cumpliendo el contrato se devolverá al porteador la carta de porte que hubiere expedido y en virtud del canje de este título por el objeto porteadado, se tendrán por canceladas las respectivas obligaciones y acciones, salvo cuando en el mismo acto se hicieren constar por escrito en el mismo título las reclamaciones que las partes quisieran reservarse, excepción hecha de lo que se determina en la Fracción III del Artículo 595.

En caso de que por extravío u otra causa no pueda el consignatario devolver, en el acto de recibir los géneros, la carta de porte que el hubiere recibido suscrita por el porteador, deberá darle un recibo de los objetos entregados, produciendo este recibo los mismos efectos que la devolución de la carta de porte, si esta fuere a la orden o al porteador, el recibo se extenderá con los requisitos que establece el título respectivo.

En la Ley de Vías Generales de Comunicación en su Artículo 66 también dispone la obligación de las Empresas porteadoras de expedir la carta de porte, al recibir las mercancías para su transporte. Por otra parte es necesario hacer notar que las personas o empresas que se dediquen a la explotación de los servicios públicos de autotransporte de pasajeros o de carga en caminos nacionales están obligados a presentar ante la Secretaría de Comuni

caciones y Transportes para su resello, los boletos y cartas de porte que se expidan, sin cuyo requisito no tienen validéz; como lo establece el Artículo 128 del ordenamiento mencionado.

A continuación veremos los derechos y obligaciones que tienen las personas que intervienen en el Contrato de Transporte.

## 2) DERECHOS DEL CARGADOR:

a) Derecho de rescisión.- El cargador puede rescindir a su voluntad el contrato de transporte, antes o después de comenzar el viaje, pagando al porteador en el primer caso la mitad, y en el segundo la totalidad del porte, y siendo obligación suya recibir los efectos en el punto, y día en que la rescisión se verifique (Artículo 578. C. C. M.)

b) Derechos de disposición sobre las mercancías en ruta. La primera, al derecho del cargador o remitente a variar la consignación de las mercancías, mientras estuvieran en camino, si diere con oportunidad la orden respectiva al porteador y le entregue la carta de porte expedida a favor del primer consignatario (Artículo 589, Fracción I C. C. M.)

La segunda, se reconoce al cargador el derecho de variar "dentro de la ruta convenida, el lugar de la entrega de la carga dando oportunamente al porteador la orden respectiva, pagando la totalidad del flete estipulado y canjeando la carta de porte primitiva por otra, debiendo indicar al porteador el nuevo consignatario

tario si lo hubiere". (Artículo 589 Fracción II C. C. M.)

Ambos derechos, descansan sobre la calidad de contratante y poseedor directo de las cosas.

### 3) DERECHOS Y DEBERES DEL PORTEADOR:

Debemos referirnos, ante todo, a la obligación que tiene de recibir las cosas en el tiempo y lugar convenido, (Artículo 590, Fracción I C. C. M.)

El porteador debe emprender y concluir el viaje dentro del plazo estipulado, precisamente por el camino que señale el -- contrato, y verificando, desde luego, si no hay término ajustado, y en el más próximo a la fecha del contrato, si acostumbrare hacerlos periódicamente (Artículo 590, Fracciones II y III C. C. M.)

También debe considerarse comprendida en este punto la norma del Artículo 600 Fracción III del Código de Comercio, que obliga al porteador a emprender y concluir el viaje en los días y horas señalados en los anuncios, aunque no estén tomados todos los asientos y falten efectos para completar la cantidad de la -- carga que sea posible conducir, llevando ésta el día fijado en el contrato.

La igualdad de trato a todos los contratantes, que está obligatoriamente establecida (Artículos 64 y 132 de la Ley de --- Vías Generales de Comunicación), admite excepciones en el caso de



transportes de animales y mercancías de fácil descomposición, --  
pues entonces se dará preferencia a estos transportes sobre ----  
cualesquiera otros, excepción hecha de los pasajeros.

En cuanto a la ruta, el Artículo 67 de la Ley de Vías\_\_  
Generales de Comunicación establece que "si el solicitante de un\_\_  
servicio de transporte o comunicación, no expresara la ruta o lí-  
nea, ésta será fijada por la empresa, pero el importe que se co--  
bre será el más bajo que pueda obtenerse, de acuerdo con las tari\_  
fas aplicables, cualesquiera que sea la ruta o línea que siga a -  
menos que la ruta más corta o de más bajo costo estuviere inte---  
rrumpida por causa de fuerza mayor, pues en ese caso se cobrará -  
el servicio por la ruta o línea que se haya usado.

Otros derechos del porteador son los de recibir la mi--  
tad del porte convenido, si por negligencia o culpa del cargador\_\_  
no se verificare el viaje, y la totalidad de dicho porte en igua-  
les circunstancias siempre que para la realización del contrato -  
hubiere destinado algún vehículo exclusivamente, descontándose lo  
que el porteador haya podido aprovechar para conducir en dicho --  
vehículo otras mercancías; por último, el porteador tiene derecho  
a continuar el viaje cuando desaparezcan los motivos de fuerza -- -  
mayor que lo impidieron si no se hubiere reïncidido.

#### 4) RELACIONES ENTRE EL PORTEADOR Y EL CONSIGNATARIO:

a) Obligaciones del porteador.- Concluído el viaje, el\_  
porteador tiene que entregar las cosas por peso, cuenta y medida,

si así están consideradas en la carta de porte, a no ser que estén en barricadas, cajones o fardos, pues entonces cumplirá con entregar éstos, sin lesión exterior (Artículo 590, Fracción VII C. C. M.).

En caso de que no aparezca el destinatario o de no comparecer a recoger los objetos, el porteador puede proceder como consecuencia de su derecho, a exigir que el consignatario reciba los mismos, a promover su depósito, ante la autoridad judicial -- del lugar en que haya de hacerse la entrega, si en él no encuentra al consignatario a quien lo represente, o si hallándose rehusa recibirlos, previo siempre el reconocimiento de su estado por peritos (Artículo 591, Fracción III C. C. M. ).

El Código de Comercio completa esta declaración en cuanto obliga a los empresarios de transporte a entregar la carga en los puntos convenidos tan luego como llegue a su destino, al que presente el conocimiento respectivo, siempre que cumpla con las obligaciones que contenga y depositarla en sus almacenes mientras que no haya quien se presente a recibirla "Artículo 600, Fracción IV C. C. M. ).

Pero el depósito en los almacenes no puede ser indefinido, por eso dispone el Código que transcurridos los plazos fijados en los reglamentos, sin que nadie comparezca a reclamar los efectos depositados, podrá proceder a su venta mediante la intervención judicial del lugar, satisfaciéndose sobre el importe de la venta, así realizada las responsabilidades que sobre los objetos pasaron con motivo de su conducción y con el resto se ---

cumplirán las obligaciones impuestas para estos casos (Artículo - 603 C. C. M.). Procediendo así la empresa queda libre de toda --- responsabilidad, aunque se presenten a reclamar el cargador o su representante, bastando para ello la exhibición del certificado - mandando expedir por la autoridad judicial a cuya disposición se hubieren puesto los objetos después enajenados (Artículo 604 C. - C. M.).

b) Derechos del porteador frente del consignatario.

En primer lugar está lo relativo a la exigencia de la - recepción de los objetos, transportados cuando parte de ellas --- hubieren sufrido avería siempre que no sufrieren disminución en - su valor (Artículo 591, Fracción VI).

Pero lo más destacado derecho del porteador frente al - consignatario, está señalado en el Artículo 591, Fracción VII, -- que dice "el porteador tiene derecho a retener las mercancías --- transportadas, mientras no se le pague el porte".

Este derecho constituye una garantía legal en favor del porteador como seguridad acerca de la satisfacción de sus dere--- chos.

c) Obligaciones del Consignatario. El consignatario debe recibir la mercancía sin demora, siempre que lo permita su estado y tenga las condiciones expresadas en la carta de porte --- (Artículo 595, Fracción I), e incluso cuando parte de los objetos

estuvieren averiados, deberá recibir, los que estén ílesos siempre que separados de los averiados o sufrieren disminución en su valor (Artículo 591, Fracción VI C. C. M.).

También esta obligado a abrir y reconocer los bultos -- en el acto de su recepción si el porteador lo solicitare, si el -- consignatario rehusare cumplir esta obligación el porteador que-- dará libre de responsabilidad que no provenga de fraude o dolo -- (Artículo 595, Fracción II C. C. M.).

Debe devolver la carta de porte, pero si la hubiere --- extraviado, deberá dar un recibo de los objetos entregados produciendo este recibo los mismos efectos que la devolución de la carta de porte. Si ésta fuere a la orden o al portador, el recibo se extenderá con los requisitos que establece el título respectivo - (Artículo 595, Fracción III y 583 párrafo tercero C. C. M.).

La devolución de la carta de porte cancela las obligaciones y acciones derivadas del contrato, salvo cuando en el mismo acto, se hagan constar por escrito las reclamaciones que las partes quisieran reservarse, excepción hecha de lo dispuesto en el artículo 595, Fracción III (Artículo 595, Fracción III y 583 - C. C. M.).

d) Derechos del Consignatario.- Puede exigir la entrega de las cosas en tanto que detecte la carta de porte y negarse a recibirlas en los casos que la ley determine y cuando su valor no alcance a cubrir los gastos y desembolsos que deba hacer para

su recepción, conservación y venta, a no ser que tenga fondos ---  
suficientes del cargador (Artículo 596, Fracciones I y II C. C. M.)

#### 5) RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR:

Las empresas de vías generales de comunicación son res-  
ponsables de las pérdidas o averías que sufran los efectos que --  
transporten (Artículo 71, L. V. G. C.) El mismo principio se en-  
cuentra en el artículo 590, Fracción IV del Código de Comercio --  
que dispone que el porteador esta obligado a cuidar y conservar -  
las mercancías bajo su exclusiva responsabilidad. El artículo ---  
antes indicado en su fracción VII hace una exención de la respon-  
sabilidad del porteador al decir que a probar que las pérdidas o\_  
averías de las mercancías, o el retardo del viaje, no ha sido por  
causa de su culpa o negligencia, si es que alega no tener respon-  
sabilidad en esos acontecimientos.

Dado el carácter de las empresas la responsabilidad de\_  
éstas comprende la derivada de un hecho cualesquiera de sus empleados  
dos.

Los casos que pueden presentarse son los siguientes:

- a) Averías.- "Es realmente difícil distinguir la avería  
de la pérdida ya que se confunden si por avería en--  
tendemos el deterioro merma o corrupción de las co--  
sas atribuídas a causas internas o externas, tal vez  
la única diferencia pudiera establecerse diciendo --

que la avería afecta a las cosas en su substancia, - en tanto que la pérdida las afecta en su cuantía" - (1).

- b) El retraso equivale a entregar posterior a la fecha convenida en el contrato; en ciertos casos, los retrasos superiores a los plazos que la ley establece, se consideran como equivalentes a la pérdida de la cosa, como es el caso del artículo 81 de la Ley de Vías Generales de Comunicación que dispone: "La carga que una empresa no pueda entregar dentro de los treinta días siguientes a la conclusión del plazo en que debió haberlo hecho, se considerará como pérdida, y ello dará lugar a las responsabilidades que establece la ley"

El artículo 83 del ordenamiento indicado, dispone "Lo dispuesto en esta Ley, para los casos de pérdida o avería de la carga, será aplicable al equipaje y express; pero el plazo para considerar como pérdida será de quince días para el servicio interior y treinta para el internacional, contándose a partir del día siguiente a la llegada del vehículo por el cual debería haberse consumado el transporte".

6) EXCEPCIONES A LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR:

---

(1). Rodríguez y Rodríguez Joaquín, Derecho Mercantil, Tomo II -- Editorial Porrúa.

Las empresas no responden cuando la avería, pérdida, -- retraso, han sido ocasionadas por vicio propio de las cosas, como caso fortuito o hechos del cargador o destinatario.

Analicemos cada uno de estos supuestos:

a) Vicio propio.- Existe éste, cuando la pérdida o avería es imputable y así se pruebe a la naturaleza de las mercan-- cías, en cuanto por motivos como al calor o por otra causa natu-- ral estén expuestos a riesgos particularmente por rotura, oxida-- ción, deterioro ulterior y merma. (Artículo 71, Fracción III de -- la L. V. G. C.). En estos casos, las empresas deberán formar la -- tabla de las mercancías que deben considerarse sujetos a merma y\_ tomando en cuenta su naturaleza, la estación y demás circunstan-- cias pueden influir, fijarán la proporción de la merma de la que\_ no serán responsables y aunque la merma exceda de la normal, tam-- poco serán responsables las empresas si los objetos fueron carga-- dos por el remitente o descargados por el consignatario. Debe --- advertirse que en caso de pérdida total, la empresa no tiene ---- derecho a reducir su responsabilidad por causa de merma.

Los artículos de naturaleza peligrosa, como explosivos\_\_ y sustancias inflamables o corrosivas, determinan también la --- responsabilidad de las empresas porteadoras (Artículo 71, Fracción IV, L. V. G. C.).

b) Caso fortuito o fuerza mayor.- Es un acontecimiento - que esta fuera del dominio de la voluntad, pues no se le puede ---

preveer o aún previniéndolo no se le puede evitar" (1). Se dió -- esta definición, para encausario al porteador en caso de que ocurra ese supuesto.

7) DERECHOS DEL CARGADOR O DESTINATARIO QUE EXCLUYEN LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR:

A continuación las citaremos:

PRIMERO.- Cuando las mercancías se transporten a petición escrita del remitente en vehículos descubiertos, siempre que por la naturaleza de aquellas debieran transportarse en --- vehículos cerrados o cubiertos.

SEGUNDO.- Si las mercancías se despachan sin embalaje, o con uno defectuoso, inadecuado a su naturaleza; la falta o el defecto del embalaje se hará constar en la carta de porte;

TERCERO.- Cuando se trate de mercancías que por su naturaleza por el calor o por otra causa natural estén expuestas a riesgos de pérdida o avería total o parcial, particularmente por rotura, oxidación, deterioro ulterior y merma. - Para los efectos de esta fracción se observarán las --- siguientes reglas:

---

(1). Gutiérrez y González Ernesto, Derecho de las obligaciones, - Editorial Cajica.



- a) Las empresas de vías generales de comunicación deberán -- formar la tabla de mercancías que deben considerarse suje-- tas a merma; y tomando en cuenta su naturaleza, la esta-- ción y demás circunstancias que puedan influir, fijarán - la proporción de merma de la que no serán responsables.
  
- b) Las empresas pueden eximirse de la responsabilidad que -- cuando la norma exceda de lo normal, si se trata de mer-- mercancías cargadas por el remitente o descargadas por el -- consignatario.

CUARTO.- En el caso de transportes, de explosivos sustancias --- inflamables o corrosivas y otros artículos de naturaleza peligrosa.

QUINTO.- Si se trata de mercancías transportadas bajo el cuidado\_ de persona puesta con ese objeto por el remitente a me-- nos que la avería sea imputable a la empresa y en lo ab-- soluto independientemente del cuidador.

SEXTO.- Cuando la carga y descarga de las mercancías sean hechas por el remitente o por el consignatario y siempre que el vehículo no tenga lesión exterior que haya podido dar -- lugar a la pérdida o a la avería.

En este caso, tendrá el remitente los derechos siguien-- tes:

1o.- Señalar el vehículo, con su propio sello o hacer --

que en su presencia sea sellado con los sellos de la empresa de transportes.

2o.- Hacer que se rompan los sellos en presencia de la persona autorizada para recibir la carga y de un empleado de la empresa. A falta de la primera, la ruptura de los sellos se hará en presencia de cualquier autoridad que tenga fe pública. La empresa tendrá derecho de pedir, antes de que se rompan los sellos una constancia escrita del estado de los mismos.

3o.- Cuando para cumplir disposiciones fiscales debe ser abierto el vehículo antes de llegar a su destino, el empleado fiscal examinará los sellos antes de que sean rotos y tomará razón de su estado y de su número; terminada la operación que motivo la apertura del carro, el mismo empleado expedirá un documento, haciendo constar el número y el estado de los sellos antes de abrir el vehículo y el número de los nuevos sellos.

En este supuesto, la empresa no está obligada a responder por el número de bultos, ni por el peso de las mercancías que exprese la carta.

#### 8) LIMITACION DE LA RESPONSABILIDAD:

a) Limitación legal.- La ley establece ciertos casos en los que la responsabilidad del porteador queda limitada. Así ocurre según lo dispuesto en el artículo 72 de la Ley de Vías Generales de Comunicación que dice "La responsabilidad de las empresas...

porteadora, quedará limitada en los siguientes casos:

- I.- Cuando el remitente declare una mercancía que cause un porte inferior al que causaría la realmente embarcada la responsabilidad será por la mercancía declarada.
- II.- Cuando el remitente declare una mercancía diferente y de valor superior, a la realmente embarcada. La responsabilidad será - por la mercancía contenida en la carga.

9) EXTINCION DE LA RESPONSABILIDAD:

El artículo 592 del Código de Comercio Mexicano establece, en efecto, la extinción de la responsabilidad del porteador, al ser recibidas las mercancías por el consignatario sin que éste haga reclamación alguna y por el transcurso de seis meses en las expediciones verificadas dentro de la República y el de un año en las que tengan lugar en el extranjero. Este plazo de seis meses y el de un año supone una excepción a lo dispuesto en el artículo - 1043, Fracción III del Código de Comercio Mexicano. Con arreglo - al cual "todas las acciones derivadas del contrato de transporte terrestre o marítimo" prescribirán en un año.

CAPITULO TERCERO.-

EL CONTRATO DE SEGURO

I.- DEFINICION.-

Es difícil dar una definición precisa del contrato de seguro, a causa de la múltiple variedad de riesgos que por el se cubran (muerte, supervivencia, invalidéz, incendio, robo y transportes, etc.)

Las legislaciones modernas tratan de eludir, el problema de establecer una definición del contrato de seguro, abandonándolo a la doctrina.

Mientras el seguro limitó el campo de su aplicación a las cosas materiales, la legislación y la doctrina no tuvieron dificultad en calificarlo como un contrato de indemnización. Pero al surgir el seguro de personas y principalmente el seguro de vida, nace el problema central del contrato de seguro; el de un concepto unitario capaz de comprender todas las clases del seguro. Empero, en la doctrina se puede encontrar opinión en el sentido de que el propósito de integrar bajo un denominador común - las grandes ramas tradicionales del seguro (los seguros de daños y los seguros de personas), es plausible, pero no necesario.

A continuación citaremos algunas definiciones del ----

contrato de seguro, obra de célebres tratadistas en esta especialidad.

Para Vivante, (1) dicho contrato es aquél por el que -- una empresa se obliga a pagar una determinada suma cuando ocurre un evento fortuito, mediante una prima calculada según probabilidad de que el evento suceda, siendo esencial la presencia de una -- empresa aseguradora técnicamente organizada que asuma los ries-- gos de terceros mediante primas previamente determinadas.

PLANIOL.- (2) Dice que el contrato de seguro es aquél -- por el cual una persona denominada asegurador, promete a otra, el asegurado, una prestación subordinada a la realización de un ries-- go determinado, mediante una suma denominada "prima" o "cuota".

PUIG PEÑA.- (3) opina que es un contrato por cuya vir-- tud una de las partes, llamada asegurador, se obliga mediante una retribución que recibe de otra, llamado asegurado, a pagar una -- cierta cantidad en el caso de que ocurra un riesgo representado -- por el daño en la persona o en las cosas o por la realización, de un acontecimiento incierto, bien en cuanto al hecho en sí, bien -- en cuanto al tiempo en que ha de ocurrir.

WAGNER.- (4), afirma que el seguro es aquella institu-- ción económica que elimina o reduce los perjuicios que en el pa-- trimonio de una persona producen determinados acontecimientos for-- tuitos, distribuyendo aquellos perjuicios sobre una serie de per-- sonas en las cuales gravita el mismo riesgo, aunque no se haya --

cumplido.

LUIS BENITEZ DE LUGO.- (5) opina que es aquella institución de previsión basada en la mutualidad técnicamente organizada, por la que, mediante el pago de una prima o cuota, única o periódica, se adquiere el derecho de ser indemnizado por determinados daños y menoscabos sufridos en nuestra persona o bienes, o la entrega de un capital o disfrute de una renta en época y tiempo determinados.

BRUNETTI.- (5) lo define como "el 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, corresponder al asegurado una prestación determinada, en capital o renta, para el caso que en lo futuro se realice un determinado evento contemplado en el contrato".

La Ley sobre el Contrato del Seguro, preceptúa en su "Artículo 1o. 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".

#### ELEMENTOS:

---

(1), (2), (3), (4).- Benítez de Lugo Raymundo Luis ob. Cit. tomo I pág. 7.

(5) Halperín Issac "El contrato del seguro", Pág. 27 Nota 62 Editorial Argentina Buenos Aires.

De manera sumaria nos ocuparemos de los elementos esenciales del contrato de seguro, que son los siguientes:

- A) Riesgo.
- B) Prima.
- C) Garantía, prestación del asegurador.
- D) Empresa.

A).- EL RIESGO.- Se le define como la posibilidad de un evento dañoso.

El artículo 1o. de la Ley del Contrato de Seguro lo designa al riesgo con la denominación de eventualidad y lo caracteriza como:

- a) Acontecimiento posible, por lo cual, todo aquello que sea imposible ocurrir, no será eventualidad ni tampoco riesgo.
- b) Acontecimiento contingente es decir, de realización incierta de manera que aquello que necesariamente deba ocurrir, no será eventualidad ni tampoco riesgo; aunque basta la incertidumbre respecto de la época en que deba ocurrir, para que pueda considerarse riesgo por los efectos del contrato, como en el caso de la muerte (Artículo 151 L. C. S.).
- c) Acontecimiento futuro, es de realización incierta.

- d) Acontecimiento dañoso- cuando se hace depender de su realización el pago de la indemnización a que se refiere el artículo 1o. L.C.S. Es acontecimiento dañoso para el patrimonio.

Después de haber analizado el riesgo, enumeraremos a -- los medios que el hombre ha buscado para prevenirse en cierta medida de las eventualidades dañosas que se conviertan en realidad; aunque es imposible impedir las totalmente:

- a) La asistencia privada o pública;
- b) El ahorro;
- c) Las garantías, reales o personales;
- d) La mutualidad.

B).- LA PRIMA.- Se dice de ella que es "el precio del - seguro", la remuneración del asegurador por las obligaciones que \_ asume"; es decir, la contraprestación del asegurado.

La prima no se fija por parte del asegurador en forma - arbitraria, sino que intervienen una serie de factores debidamente regulados por la Ley.

Las tarifas de primas y extraprimas para cada uno de -- los planes o formas de seguros que pretenda practicar una asegura dora, debe someterse a la aprobación de la Comisión Nacional Ban caria y de Seguros, asimismo cualquier variación a dichas tarifas deberá someterse previamente a la aprobación de ese organismo y -



no podrá usarse o ponerse en vigor, sin que la aprobación haya sido otorgada (Artículo 36 L. G. I. S.).

Por su parte, la Ley sobre Contrato de Seguro respecto de la prima dispone:

1) En función del tiempo.

"Artículo 34.- Salvo pacto en contrario, la primera -- prima vencerá en el momento de la celebración del contrato, por lo que se refiere al primer período del seguro; entendiéndose -- por período del seguro, el lapso para el cual resulte calculada la unidad de la prima. En caso de duda, se entenderá que el ---- período del seguro es de un año".

"ARTICULO 44.- Salvo estipulación en contrario, la --- prima convenida para el período en curso, se adeudará en su totalidad aún cuando la empresa aseguradora no haya cubierto el riesgo sino durante una parte de ese tiempo".

"ARTICULO 89.- En caso de pérdida total de la cosa --- asegurada por causa extraña al riesgo, los efectos del contrato quedarán extinguidos de pleno derecho, pero la empresa aseguradora podrá exigir las primas hasta el momento en que conozca la -- pérdida".

"ARTICULO 96.- En caso de daño parcial por el cual se reclame una indemnización, la empresa aseguradora y el asegurado

tendrán derecho a rescindir el contrato a más tardar en el momento del pago de la indemnización, aplicándose entonces las siguientes reglas:

"I. Si la empresa hace uso del derecho de rescisión, su responsabilidad terminará quince días después de comunicarlo así al asegurado, debiendo reembolsar la prima que corresponda a la parte no transcurrida del período del seguro en curso y al resto de la suma asegurada;

"II. Si el asegurado ejercita ese derecho, la empresa podrá exigir la prima por el período del seguro en curso. Cuando la prima haya sido cubierta anticipadamente por varios períodos del seguro, la empresa reembolsará el monto que corresponda a los períodos futuros".

"ARTICULO 106.- Si el objeto asegurado cambia de dueño, los derechos y obligaciones que deriven del contrato de seguro -- pasarán al adquirente. El propietario anterior y el nuevo adquirente quedarán solidariamente obligados a pagar las primas vencidas y pendientes de pago en el momento de la transmisión de propiedad".

"ARTICULO 107.- La empresa aseguradora tendrá el derecho de rescindir el contrato dentro de los quince días siguientes a la fecha en que tenga conocimiento del cambio de dueño del objeto asegurado. Sus obligaciones terminarán quince días después de notificar esta resolución por escrito al nuevo adquirente, pero -

reembolsará a éste la parte de la prima que corresponda al tiempo no transcurrido".

2) En función a la gravedad del riesgo, o sea a la probabilidad de su realización:

"ARTICULO 43.- Si la prima se ha fijado en consideración a determinados hechos que agraven el riesgo y estos hechos desaparecen o pierden su importancia en el curso del seguro, el asegurado tendrá derechos a exigir que en los períodos ulteriores se reduzca la prima conforme a la tarifa respectiva, y si así se convino en la póliza, la devolución de la parte correspondiente por el período en curso".

"ARTICULO 61.- Cuando se aseguren varios riesgos, el contrato quedará en vigor respecto a los que no se afecten por la omisión o inexacta declaración o por la agravación, siempre que se demuestre que la empresa aseguradora habría asegurado separadamente aquellos riesgos en condiciones idénticas a las convenidas".

"ARTICULO 62.- En el caso del artículo anterior, el contrato subsistirá también si el asegurado paga a la empresa aseguradora las primas mayores que eventualmente le deba conforme a la tarifa respectiva".

3) En función de la suma asegurada:

"ARTICULO 90.- Si el valor asegurado sufriere una disminución esencial durante el curso del contrato, cada uno de los contratantes tendrá derecho a exigir la reducción correspondiente de la suma asegurada, en cuyo caso la prima sufrirá la reducción proporcional para los períodos posteriores del seguro".

"ARTICULO 95.- Cuando se celebre un contrato de seguro por una suma superior al valor real de la cosa asegurada.....

"Si no hubo dolo o mala fe, el contrato será válido; pero únicamente hasta la concurrencia del valor real de la cosa asegurada, teniendo ambas partes la facultad de pedir la reducción de la suma asegurada. La empresa aseguradora no tendrá derecho a las primas por el excedente; pero le pertenecerán las primas vencidas y la prima por el período en curso, en el momento del aviso del asegurado".

Artículo 96, Fracción 1, ya transcrito.

C).- LA GARANTIA.- En cuanto a este elemento esencial del contrato de seguro hay desacuerdo evidente entre los diferentes autores; para unos, es sólo el pago de la suma asegurada, según sea seguro de daños o de personas, prestación que es esencial eventual, salvo el caso del seguro de vida entera; para otros, es además la cobertura o amparo del riesgo por el asegurador, desde el momento en que se inicia la vigencia del contrato hasta aquel en que se extingue.

Nuestra legislación vigente acepta en forma expresa la tésis de la garantía según deducimos del siguiente artículo de la L. C. S.:

"ARTICULO 20.- La empresa aseguradora estará obligada a entregar al contratante del seguro una póliza en la que consten 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;"

Como último elemento esencial del contrato de seguro toca analizar brevemente a:

#### D).- LA EMPRESA.-

Hasta fines del siglo pasado, se concebía al contrato de seguro aislado, de ahí, que existiera doble reglamentación. Por una parte la reglamentación civil que permitía que personas físicas no constituidas en empresas pudieran ser aseguradores; por otra parte, existía una reglamentación de tipo mercantil.

El célebre jurista italiano César Vivante, fué quien -

dió todo el valor que le corresponde dentro del mundo jurídico al elemento empresa, el cual consiste en la organización económica - en que encuentra sostén la operación del seguro, y que se llama - mutualidad. De no existir este elemento, el seguro se reduciría a una apuesta.

Vivante sostuvo la necesidad de reunir una masa de riesgos de la misma especie, en cantidad suficiente, para que con las cuotas o primas pagadas al asegurador por la asunción de esos --- riesgos se formará un fondo común con el cual se pudiera cubrir - las pérdidas que sufrieran los pocos a quienes dañara el sinies--tro por su realización, es decir, preconiza la necesidad de lle--gar a una organización fundada en la aplicación de las leyes de - la estadística.

Esta tesis tuvo gran éxito en Italia, su cuna, en Francia, Alemania y Suiza, países todos en donde un régimen publicista de autorización, control y vigilancia del ejercicio de la acti- vidad de seguros la confirmaron, aplicaron y reglamentaron.

Idénticas conclusiones han campeado en nuestro país, -- desde que las aseguradoras han quedado sometidas a la previa ---- autorización y vigilancia estatales.

Así, tenemos que en México la Ley General de Instituciones de Seguros, prohíbe a toda persona física y a toda persona -- jurídica que no tenga el carácter legal de institución de seguros, la práctica de cualquiera operación activa de seguros en el -----

territorio mexicano y obliga a toda empresa aseguradora a constituirse no sólo técnicamente, sino a operar de acuerdo a las reglas rigurosísimas respecto de la prima y el destino que debe dársele, así como a la diversificación de riesgos, para lo cual se reglamenta todo lo relativo al coaseguro y al reaseguro.

De esta manera, en el caso de que al asegurador no se haya organizado empresarialmente, es evidente que el contrato de seguro, por él realizado, será inexistente, ya que faltaría el elemento esencial de que se trata.

Al hablar del término "empresa" es claro que nos referimos a su relación jurídica y no sólo a su aspecto económico.

Cabe aclarar que en el seguro también tienen importancia primordial el consentimiento y el objeto, pues como recordaremos ambos son elementos esenciales de todo contrato.

Por lo que se refiere al perfeccionamiento del consentimiento, la Ley sobre el Contrato de Seguro preceptúa en su Artículo 21 que: "El contrato de seguro: 1.- Se perfecciona desde el momento en que el proponente tuviere conocimiento de la aceptación de la oferta..." y la Ley de Navegación y Comercio Marítimos establecen: "Art. 222. El seguro marítimo..... se perfeccionará en el momento en que el solicitante tenga conocimiento de su aceptación por el asegurador.", adoptando así ambos ordenamientos, el sistema de la información.

## 2.- SEGURO MARITIMO.-

El Marco Jurídico dentro del cual se ubica el contrato de seguro marítimo en nuestro país, podemos encontrarlo principalmente en las siguientes disposiciones:

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos, la Ley sobre el Contrato de Seguro y la Ley General de Instituciones de Seguros.

### Definición de Contrato de Seguro Marítimo:

"Es aquel por medio del cual el asegurador conviene con el asegurado en asumir las consecuencias económicas de un riesgo marítimo y se compromete a cubrir, en consecuencia, la indemnización pactada, y el asegurado se obliga a pagar como contraprestación, una cantidad que recibe el nombre de prima". (1).

### Interés Asegurable:

En general para que una cosa pueda ser asegurada, y dentro de esto se incluye a todas las mercancías, se requiere que exista una persona que tenga, sobre esa cosa, un interés jurídico-económico asegurable puesto que en última instancia lo que se asegura es tal interés.

---

(1). Cerventes Ahumada Raúl, Derecho Marítimo, Editorial Herre-  
ro 1970.



PRINCIPALES ELEMENTOS DEL SEGURO:

EL RIESGO.- Se denomina riesgo marítimo a la exposición de una cosa a una eventualidad marítima, es decir a un evento que se presenta de manera imprevisible.

LA PRIMA.- Es la cantidad de dinero que paga el asegurado para que el asegurador asuma la responsabilidad del riesgo.

LA POLIZA.- Es el documento probatorio de que se ha celebrado un contrato de seguro entre las partes y que contiene las cláusulas que regirán o regularán dicho contrato.

EL SINIESTRO.- Se le denomina así a la realización del riesgo.

INDEMNIZACION.- Es la cantidad de dinero que recibe el beneficiario del seguro al ser compensado en la extensión de la pérdida o daño sufrido.

3.- SEGURO DE CARGA.-

Cuando se celebra este tipo de contrato, el asegurador está obligado a expedir al asegurado, una póliza en la que consten, los derechos y obligaciones que asuman las partes. Esta póliza debe contener:

Los nombres y domicilios de los contratantes y firmas

de la empresa aseguradora.

La designación de la cosa.

La naturaleza de los riesgos garantizados.

El momento a partir del cual se garantiza el riesgo y la duración de esta garantía.

El monto de la garantía.

La cuota o prima del seguro.

Las demás cláusulas que deben figurar en la póliza, de acuerdo con las disposiciones legales, así como las convenidas lí citamente por los contratantes.

A este último efecto, en cada póliza se distinguen dos clases de clausulado, por una parte las que integran las condiciones de carácter general que normalmente se aplican sin modificación alguna para todos los seguros y que se denominan "Condiciones Generales", y por la otra, tenemos las cláusulas que siempre cambian de un seguro a otro que nunca son iguales en dos pólizas porque se elaboran especialmente para adaptar la póliza a casos particulares para cada asegurado y sus necesidades. Estas son las que integran el clausulado llamado "Condiciones Especiales" y están redactadas especialmente para aclarar un determinado texto de póliza o de sus condiciones generales respectivamente.

### VIGENCIA DE LA POLIZA DE CARGA.

En el momento en que las partes contratantes hayan llegado a un acuerdo y lo hayan consignado por escrito en la póliza, ésta ha entrado en vigor. Así que la vigencia de la póliza es --- idéntica a la vigencia del contrato de seguro.

Por otra parte el contrato de seguro se perfecciona en el momento en que el proponente tuviere conocimiento de la aceptación de la oferta (Artículo 21 de la L. C. S.).

La vigencia de la póliza termina con su expiración, si se trata de una póliza a término fijo, con su ejecución, o con su cancelación si se trata de una póliza de duración indeterminada.

Según las condiciones generales de la póliza mexicana - las cláusulas 1a. y 5a. de las condiciones generales, el seguro - entra en vigor; "Desde el momento en que los bienes quedan a cargo de los porteadores para su transporte, continúa durante el curso normal del viaje y termina con la descarga de los mismos sobre los muelles en el puerto de destino".

#### 4 .- DIFERENTES CLASES DE POLIZAS DE CARGA.

##### a) Póliza Simple o Específica.

Esta es la póliza que se utiliza para asegurar un sólo cargamento que puede comprender una o varias clases de mercancías

para un sólo y mismo transporte que se determine.

Para estar cubierto, el embarcador debe solicitar el -- seguro respectivo antes de haber comenzado a correr el riesgo --- correspondiente es decir, antes de iniciarse el transporte, para\_ lo cual el embarcador ya debe tener conocimiento de todos los --- datos esenciales fundamentales para el seguro que va a solicitar, como son:

La clase y cantidad de mercancía que se va a asegurar.

Valor de la misma y valor que quiere asegurar.

Clase de embalaje.

Peso y medida de cada unidad.

Las mercancías que llevarán las mismas.

Lugar en donde comenzará el transporte.

Lugar de terminación del mismo.

Medio de transporte que se utilizará.

Estos datos los dará a conocer al asegurador para que - éste, quede en posición de apreciar el riesgo y pueda fijar la -- prima según la cobertura que se otorgue.

b) Póliza Abierta de Mercancías.

Este tipo de póliza que el comerciante regular utiliza para asegurar el movimiento continuo de mercancías de su empresa. Consiste en un contrato global mediante el cual se conviene de antemano las condiciones del seguro para las importaciones y exportaciones que efectuará el asegurado de todas las mercancías.

VENTAJAS.- Esta póliza tiene la ventaja para el embarcador asegurado que las condiciones para sus seguros están establecidas de modo permanente y de que no pierde el tiempo en consultas y negociaciones con la aseguradora cada vez que va a transportar.

Además las primas son más favorables al propio embarcador por el mayor volumen y mejor equilibrio que presenta para el asegurador, los cuales serán pagados no para cada transporte o cada aviso o declaración, sino de manera quincenal o mensual, según convenga.

El asegurador de esta póliza normalmente indemniza la contribución provisional de la avería gruesa, cosa que normalmente no hace bajo una póliza específica donde haya que esperar la liquidación definitiva que pueda demorar demasiado tiempo.

En este tipo de póliza el asegurado, tiene la obligación de declarar todos los embarques antes de su envío, con la penalidad de que los transportes que por una u otra razón no

hayan sido declarados con toda oportunidad, se considera como no cubiertos por la póliza.

#### LIMITE DE RESPONSABILIDAD.-

Por este concepto debemos entender, la responsabilidad máxima por embarque que se expresa en una determinada cantidad, en exceso de la cual el asegurador no responde.

VALOR ASEGURADO.- Aquí a diferencia de la póliza específica en donde si se puede juzgar si el valor indicado por el asegurado es el valor asegurable correcto gracias a los documentos que se presentan, se debe determinar de que manera se ha fijado el valor asegurado de cada transporte para que en todos los embarques se determine la misma manera.

El valor asegurado se compone en general: Del valor de la mercancía consignada en la factura de los fletes y demás gastos efectuados hasta poner la mercancía a bordo, así como la prima del seguro. Algunas veces también incluye los derechos de aduana.

RIESGO Y COBERTURA EN EL SEGURO DE CARGA.- Una característica del seguro de transportes, que lo hace más complejo de lo que son otros ramos, es la gran variedad de coberturas que existen y que se utilizan.

5.- DEFINICION DE COBERTURA.- Es la circunscripción de

los hechos o circunstancias que pudiera acarrear una responsabilidad para el asegurador quien responde por pérdidas y daños sufridos por los objetos asegurados solamente cuando éstas pérdidas y daños han sido ocasionados efectivamente por el riesgo mencionado en la póliza.

#### DIFERENTES CLASES DE COBERTURAS.-

Uno de los elementos esenciales para cualquier seguro, sin el cual no puede haber contrato, es la designación de los riesgos.

Se conocen en el seguro de transportes de mercancías dos diferentes maneras de establecer una cobertura:

a) La de Numeración de Riesgos Cubiertos.

Esta estructura de cobertura consiste en que se enuncian de manera concluyente los riesgos que asume el asegurador. En principio y teóricamente aquí no hay exclusiones. En la práctica sin embargo, siempre hay un cierto número de riesgos que no se pueden asegurar, entre otras causas porque además de no ser asegurables no son riesgos propiamente dichos, para mayor claridad más adelante daremos una lista.

b) La Exclusión de Riesgos No Cubiertos.

Esta cobertura consiste en cubrir en primer lugar todos

los riesgos en forma global, para enumerar a continuación los -- que el asegurador no desea asumir y las causas no asegurables.

1.- RIESGOS ORDINARIOS EN LAS POLIZAS MEXICANAS.-

En la Cláusula 4a. de la póliza mexicana, que se titula "Riesgos Cubiertos", se empieza diciendo que el seguro cubre los "daños materiales", debiéndose entender por "daños materiales", la pérdida total, la parcial, así como averías particulares, más los respectivos gastos particulares.

LA CLAUSULA 4a. ESTABLECE:

"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 avería gruesa o general y a los cargos de salvamento que será pagada según disposiciones del Código de Comercio: Conforme a las Reglas York Amberes, o por las Leyes Extranjeras aplicables, de acuerdo con lo que estipule la carta de porte o el contrato de fletamento".



Es decir, las pólizas mexicanas en sus condiciones generales otorgan las siguientes coberturas, siempre y cuando el siguiente sea: rayo o explosión, varada, hundimiento o colisión del barco.

### COBERTURA MEXICANA

Pérdida total

Pérdida parcial

Avería particular

Gastos particulares

Avería gruesa

Gastos de Salvaguardia

Pérdida de bultos por entero (por caída al mar durante maniobras de carga, transbordo y descarga)

NO CUBRE

CAUSAS

Pérdida total

Riesgos de guerra,

Pérdida parcial

huelga y tempestad.

Averías particulares

Gastos particulares

Daños parciales al manipular o manejar la carga

Pérdidas de peso debidas a causas naturales ( como evaporación).

Pérdidas ordinarias y lo inevitable (como desgaste, mermas naturales)

Vicio propio

Falta de entrega (excepto caída al mar).

Robo y hurto

Daños por gusanos, ratones y otros animales dañinos

Pérdida por mero contacto o radiación

Vaho de bodega

Pérdida por demora

Pérdidas por faltas del asegurado.

#### COBERTURA LIBRE DE AVERIA PARTICULAR.

La cobertura mexicana equivale a la "libre avería particular", es la que se señala en la cláusula 4a. de las condiciones generales aunque no se exprese así "libre avería particular", sino que se diga "riesgos ordinarios marítimos".

#### 2.- RIESGOS ESPECIALES QUE EXPERIMENTAN MERCANCIAS ESPECIFICAS.

Mojadura de agua dulce, de mar o ambas.

Sudor del barco o vaho de bodega.

Herrumbre y oxidación.

Rotura.

Derrame y merma extraordinaria.

Manchas por aceite, barro, lodo, etc.

Contacto con otra carga y contaminación.

Raspaduras, abolladuras y despostilladuras.

### 3.- RIESGOS NO ASEGURABLES.

La violación del Asegurado o quien sus intereses represente a cualquier ley, disposición o reglamentos, expedidos por cualquier autoridad extranjera o nacional, federal, estatal, --- municipal o cualquier otra especie.

Riesgos comerciales: Devaluación, cuarentena.

Vicios propios y naturaleza de las mercancías.

En el primer párrafo de la Cláusula 11a., se enumeran algunos riesgos como excluidos, pero que pueden ser cubiertos -- mediante convenio expreso y pago de la prima adicional correspondiente. Ellos son:

- a) Riesgos de huelga, motines y alborotos populares.
- b) Riesgos de guerra (inclusive los de embargo y captura).
- c) Baratería del capitán o tripulación.

### 4.- SEGURO DE CASCO.

Al Seguro de Casco. También se le conoce como Seguro de Buque, ambas expresiones son usadas en la práctica Mexicana. Son aplicables a este seguro las normas legales que se mencionaron en el contrato de seguro del Transporte Marítimo de Mercancías.

De acuerdo con lo dispuesto por el Artículo 8o. Fracción IV de la Ley General de Instituciones de Seguros son asegurables los cascos de las embarcaciones, y por la póliza tipo que utilizan las aseguradoras mexicanas en la contratación del seguro de que se trata, los objetos del interés que se cubren mediante el mismo son: el casco de la embarcación, comprendiendo como integrantes de su valor, sus aparejos, maquinaria, equipo normal, cabrías, grúas, molinetes, aparatos de timón, de gobierno y alumbrado eléctrico, botes, las calderas, el equipo de refrigeración, aislamiento, el equipo especial con que cuenta la embarcación según la actividad que se destine, también, mediante convenio expreso puede cubrirse la responsabilidad civil en que, con motivo del funcionamiento de la embarcación, se incurra ante terceros por daños ocasionados a sus bienes o personas.

Desde el punto de vista legal, el asegurador está obligado a responder, salvo pacto en contrario, de los daños y perjuicios que produzcan los riesgos enumerados en la Cláusula 4a. de la póliza Mexicana.

Ahora bien, el asegurado puede pedir que se aseguren otro tipo de riesgos, que están excluidos por las Cláusulas 11 a 1 pero que pueden ser cubiertos mediante convenio expreso.

De igual manera, salvo pacto en contrario el asegurador no responderá de daños mecánicos que se ocasionen a los motores o a los instrumentos de navegación, si dichos daños no fueron consecuencia directa de un accidente de mar (Art. 235 L. N. C. M)

Después de haber hecho el estudio correspondiente que de la definición del contrato de Seguro nos dan algunos autores y analizados los elementos del contrato aludido nos avocaremos a -- explicar los aspectos relativos a la responsabilidad en el Transporte Multimodal Internacional.

"El Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional Mediante el Uso de Contenedores", publicado en el Diario Oficial de la Federación el 6 de julio de 1979, establece en su ---- Artículo 9o. Fracción F las obligaciones que tienen las Empresas\_ Concesionarias de Transporte Multimodal, de contratar un Seguro - de responsabilidad en los términos previstos por la legislación - aplicable.

En el mismo reglamento se dispone que las empresas que\_ no cumplan con éste requisito podrán ser sancionadas conforme a - la legislación de la materia, tal y como lo dispone la Fracción - antes indicada.

Por otra parte es necesario hacer referencia de lo que\_ es el Seguro de responsabilidad.

NOTA ACLARATORIA.- Es necesario aclarar que en el Reglamento Para El Transporte Multimodal Internacional Mediante el Uso de Contenedores, en su artículo 9) - fracción F establece la obligación de contra-- tar un Seguro de responsabilidad, mientras que la Ley del Contrato de Seguro dispone en su --

Capítulo V un Seguro Contra la responsabilidad.

SEGURO CONTRA LA RESPONSABILIDAD.

Antes de hablar del contrato de Seguro contra la responsabilidad, describiremos lo que es brevemente la responsabilidad.

Tradicionalmente, la responsabilidad descansa en la idea de culpa (teoría clásica o subjetiva de la responsabilidad) - junto a la responsabilidad por los propios actos culposos, ya se conocía de antiguo la responsabilidad por los hechos de los dependientes, empleados, sirvientes, o de animales propiedad del responsable.- "La responsabilidad es la obligación de resarcir el daño patrimonial, o patrimonialmente estimable, causado a un sujeto jurídico". (1).

CONCEPTO.- En este tipo de seguro contra la responsabilidad, la empresa se obliga a pagar la indemnización que el asegurado deba a un tercero, a consecuencia de un hecho que cause un daño previsto en el contrato de seguro (Artículo 145 L.C. S.).

De esta definición, es evidente que el asegurador no repone al asegurado los gastos que hace, en relación con el riesgo, sino que el asegurador paga directamente al beneficiario, los daños que el asegurado haya podido ocasionarle, en este sentido, podemos decir que el seguro de responsabilidad es siempre un seguro de terceros.

El interés en forma general es una relación, susceptible de valoración económica entre un sujeto y una cosa apta para satisfacer una necesidad, para prestar una utilidad, o más brevemente una relación económica entre sujeto y un bien.

Si descomponemos la anterior noción del interés observaremos que está constituida por tres elementos:

- 1) El sujeto del interés, entendiéndose por tal, a aquella persona física o moral que está en relación con el bien.
- 2) El objeto del interés (cosa asegurada), que puede ser cualquier cosa apta para satisfacer una necesidad, es decir que tenga utilidad y, por tanto, susceptible de valer, más brevemente cualquier bien.
- 3) La relación entre el sujeto y el objeto, la cual "ha de ser de naturaleza económica, susceptible de valoración", habiendo explicado lo que significa el interés en forma general, en el contrato de seguro, haremos una breve referencia de lo que es el interés en el seguro.

El interés lo representa el deber de responsabilidad --

---

(1). Rodríguez y Rodríguez Joaquín, Derecho Mercantil, Editorial Porrúa.

del asegurado frente a terceros; el evento dañoso consite en el -  
hecho que origina la responsabilidad (acto culposo del asegurado,  
acto de persona por la que legalmente debe responder).



CAPITULO CUARTO.-

EL CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL.-

Por "TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL" se entiende - un porte de mercancías por dos modos diferente de transporte por lo menos, en virtud de un contrato de transporte multimodal, desde un lugar situado en un país en que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega situado en un país diferente.

a) DEFINICION.- "por contrato de Transporte Multimodal se entiende el contrato en virtud del cual un operador de Transporte Multimodal se compromete, contra el pago de un flete, a ejecutar o hacer ejecutar el Transporte Multimodal Internacional de mercancías". (1).

Las personas que intervienen en el contrato antes indicado, son los siguientes:

b) OPERADOR.- "Se entiende toda persona que, por sí o por medio de otra que actúe en su nombre celebra un contrato de Transporte Multimodal Internacional y actúa como principal, no como agente o por cuenta del expedidor o de los porteadores que participan en las operaciones de Transporte Multimodal, y asume la responsabilidad del cumplimiento del contrato" (2).

---

(1). Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías. (2), (3), (4), (5). Idem.

c) EXPEDIDOR.- "Se entiende toda persona, que, por sí o por medio de otra que actué en su nombre o por su cuenta, ha celebrado un contrato de Transporte Multimodal con el operador de Transporte Multimodal, o toda persona que, por si o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta entrega efectivamente las mercancías al operador de Transporte Multimodal en relación con el contrato de Transporte Multimodal". (3).

d) CONSIGNATARIO.- "Se entiende la persona autorizada para recibir las mercancías". (4).

e) DOCUMENTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL.- "Se entiende el documento que hace prueba de un contrato de Transporte Multimodal, y acredita que el operador de Transporte Multimodal ha tomado las mercancías bajo su custodia y se ha comprometido a entregarlos de conformidad con las cláusulas de ese contrato". (5).

Una vez visto la definición del Contrato de Transporte Multimodal Internacional, y las personas que intervienen en el mismo, haremos referencia de lo que es la responsabilidad.

Empezaremos por dejar asentado el origen de la palabra responsabilidad, misma que está formada por la raíz Latina Spondeo, que significa en el antiguo Derecho Romano, la forma en que se vinculaba solemnemente al deudor en los contratos verbales, que estaban destinados a dar origen a una obligación frente a terceros.

Asímismo la responsabilidad civil significa una res--- puesta concreta y efectiva, es decir, una obligación en que de - hecho alguien se ha constituido para hacer, dar, o cumplir algo, por causa de una mala conducta, regularmente propia aun cuando\_ también puede ser ajena.

El Maestro Borja Soriano la define como "la obligación que tiene una persona de indemnizar a otra por los daños y per-- juicios que se le han causado". (1).

Habiendo mencionado el origen de la palabra responsabi lidad así como su definición nos avocaremos al estudio de la res ponsabilidad en el Transporte Multimodal Internacional de Mercan cías.

NOTA.- En el tema que a continuación estudiaremos, no se pusie-- ron incisos en los subtemas, ya que así se contempla en - el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte -- Multimodal Internacional de Mercancías. "En el capitulado si tiene incisos.

---

#### RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL.-

##### ARTICULO 14.-

---

(1) Borja Soriano Manuel . Teoría General de las obligaciones. \_ Tomo II, Pág. 89.

PERIODO DE RESPONSABILIDAD.

1.- La responsabilidad del operador de Transporte Multimodal por las mercancías abarca el período comprendido desde el momento en que toma las mercancías bajo su custodia hasta el momento en que las entrega.

2.- A los efectos de esta disposición, se considerará que las mercancías están bajo la custodia del operador de Transporte Multimodal:

a) Desde el momento en que éste las haya tomado a su cargo al recibirlas:

i) Del expedidor o de la persona que actúe por cuenta de éste; o

ii) De una autoridad u otro tercero en poder de los cuales, según las leyes o reglamentos aplicables en el lugar en que las mercancías, se tomen bajo custodia, se hayan de poner éstas para ser transportadas;

b) Hasta el momento en que las haya entregado:

i) Poniéndolas en poder del consignatario; o

ii) En los casos en que el consignatario no reciba las mercancías del operador de Transporte Multimodal, poniéndolas a disposición del consignatario, de conformidad con el contrato, las leyes o los usos del comercio de que se trata aplicables en el lugar de entrega, hayan de entregarse las mercancías.

En los párrafos 1 y 2 de este Artículo, la expresión -- "operador de Transporte Multimodal", comprende también a los empleados o agentes del operador o a cualquier otra persona a cuyos servicios éste recurra para el cumplimiento del contrato de Transporte Multimodal, y los términos "expedidor" o "consignatario" - comprenden también a los empleados o agentes del expedidor o del consignatario respectivamente.

#### ARTICULO 15.

#### RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL POR SUS EMPLEADOS, AGENTES Y OTRAS PERSONAS.

El operador de Transporte Multimodal será responsable - de las acciones y omisiones que sus empleados o agentes realicen en el ejercicio de sus funciones o de las de cualquier otra persona a cuyos servicios recurra para el cumplimiento del contrato de Transporte Multimodal, cuando esa persona actúe en cumplimiento - del contrato, como si esas acciones u omisiones fueran propias.

#### ARTICULO 16.

#### FUNDAMENTO DE LA RESPONSABILIDAD.

El operador de Transporte Multimodal será responsable - de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, si el hecho que ha - causado la pérdida, el daño o el retraso en la entrega se produjo

cuando las mercancías estaban bajo su custodia en el sentido del Artículo 14, a menos que pruebe que él, sus empleados o agentes\_ o cualquier otra de las personas a que se refiere el Artículo 15, adoptaron todas las medidas que probablemente podían exigirse pa\_ ra evitar el hecho y sus consecuencias.

Hay retraso en la entrega cuando las mercancías no han sido entregadas en el plazo expresamente acordado o, a falta de\_ tal acuerdo, dentro del plazo que, atendidas las circunstancias\_ del caso, sería razonable exigir de un operador de Transporte -- Multimodal diligente.

Si las mercancías no han sido entregadas dentro de los 90 días consecutivos siguientes a la fecha de entrega determina\_ da con arreglo al párrafo 2 de este artículo, el reclamante po-- drá considerarlas pérdidas.

#### ARTICULO 17.

#### CAUSAS CONCURRENTES.

Cuando la culpa o negligencia del operador de Transpor\_ te Multimodal, de sus empleados o agentes o de cualquier otra -- de las personas a que se refiere el Artículo 15 concorra con --- otra causa para ocasionar la pérdida, el daño o el retraso en la entrega, el operador de Transporte Multimodal será responsable - sólo en la medida en que la pérdida, el daño o el retraso en la\_ entrega puedan atribuirse a esa culpa o negligencia, a condición

de que pruebe la parte de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega que no pueda atribuirse a culpa o negligencia.

ARTICULO 18.

LIMITACION DE LA RESPONSABILIDAD.

1) Cuando el operador de Transporte Multimodal sea --- responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, con arreglo al Artículo 16 su responsabilidad estará limitada a una suma que no exceda de 920 unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga transportada, o de 2.75\_ unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías pérdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor.

2) Para determinar, a los efectos del párrafo 1 de este artículo, que cantidad es mayor, se aplicarán las normas siguientes:

a) Cuando se utilice para agrupar mercancías un contenedor, una paleta o un elemento de transporte análogo, todo bulto o unidad de carga transportada que según el documento de ---- transporte Multimodal esté contenido en ese elemento de transporte se considerará como bulto o unidad de carga transportada. Salvo en este caso, las mercancías contenidas en ese elemento de -- transporte se considerarán como una unidad de carga transportada.

b) En los casos en que se haya perdido o dañado el ---

propio elemento de transporte, ese elemento será considerado, --- si no es propiedad del operador de Transporte Multimodal o no ha\_ sido suministrado por éste como unidad independiente de carga --- transportada.

3) No obstante lo dispuesto en los párrafos 1 y 2 de -- este artículo, si el Transporte Multimodal Internacional no inclu\_ ye, conforme al contrato, el porte de mercancías por mar o por -- vías de navegación interior, la responsabilidad del operador de - Transporte Multimodal estará limitada a una suma que no exceda de 8.33 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercan\_ cías perdidas o dañadas.

4) La responsabilidad del operador de Transporte Multi- modal por los perjuicios resultantes del retraso en la entrega, - con arreglo a lo dispuesto en el artículo 16 estará limitada a -- una suma equivalente a dos veces y media el flete que deba pagar- se por las mercancías que hayan sufrido retraso, pero no excederá de la cuantía total del flete que deba pagarse en virtud del con- trato de Transporte Multimodal.

5) La responsabilidad acumulada del operador de Trans-- porte Multimodal, por los conceptos enunciados en los párrafos 1\_ y 4 o los párrafos 3 y 4 de este artículo no excederá del límite\_ de responsabilidad por la pérdida total de las mercancías determi\_ nado en virtud de los párrafos 1 y 3 de este artículo.

6) El operador de Transporte Multimodal y el expedidor\_



podrán pactar en el documento de Transporte Multimodal límites de responsabilidad superiores a los establecidos en los párrafos 1 y 3 de éste artículo.

#### ARTICULO 19.

##### DAÑOS LOCALIZADOS.

Cuando la pérdida o el daño de las mercancías se hayan producido en una fase determinada del Transporte Multimodal respecto de la cual un convenio Internacional aplicable o una Ley Nacional imperativa establezca un límite de responsabilidad superior al que resultaría de la aplicación de los párrafos 1 a 3 del artículo 18 límite de la responsabilidad del operador de Transporte Multimodal por tal pérdida o daño se determinará a tenor de lo dispuesto en ese convenio o en esa Ley Nacional Imperativa.

#### ARTICULO 20.

##### RESPONSABILIDAD EXTRACONTRACTUAL.

1.- Las exoneraciones y límites de responsabilidad establecidas en el presente convenio serán aplicables a toda acción, contra el operador de Transporte Multimodal respecto de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, independientemente de que la acción se funde en la responsabilidad contractual, la responsabilidad extracontractual o en otra causa.

2.- Si se ejercita una acción respecto de los perjuicios resultantes de la pérdida o daño de las mercancías, o del retraso en la entrega, contra un empleado o agentes del operador de Transporte Multimodal, si ese empleado o agente prueba que ha actuado en el ejercicio de sus funciones o contra cualquier otra persona a cuyos servicios recurra para el cumplimiento del contrato de Transporte Multimodal si esa otra persona prueba que ha actuado en cumplimiento del contrato, el empleado, agente o esa otra persona podrá acogerse a las exoneraciones y límites de responsabilidad que el operador de Transporte Multimodal puede invocar en virtud del presente convenio.

3.- Sin perjuicio de lo dispuesto en el Artículo 21, la cuantía total de las sumas exigibles del operador de Transporte Multimodal y de su empleado o agente, o cualquier otra persona a cuyos servicios recurra para el cumplimiento del contrato de Transporte Multimodal, no excederá de los límites de responsabilidad establecidos en el presente convenio.

#### ARTICULO 21.

#### PERDIDA DEL DERECHO A LA LIMITACION DE LA RESPONSABILIDAD.

1.- El operador de Transporte Multimodal no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad establecida, en el presente convenio si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción o una omisión del

operador de Transporte Multimodal realizadas con intención de --- causar tal pérdida, o daño o retraso o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o - "el retraso".

2.- No obstante lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 20, el empleado o agente del operador de Transporte Multimodal, u otra persona a cuyos servicios recurra el operador de Transporte Multimodal, no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad establecida en el presente Convenio si se prueba que la --- pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una -- acción o una omisión de ese empleado, agente u otra persona realizada con intención de causar tal pérdida, daño o retraso o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso.

CAPITULO QUINTO.-

RESPONSABILIDAD DEL EXPEDIDOR.

Artículo 22.

NORMA GENERAL.

El expedidor será responsable del perjuicio sufrido -- por el operador de Transporte Multimodal si tal perjuicio ha sido causado por culpa o negligencia del expedidor o de sus empleados o agentes cuando éstos actúan en el ejercicio de sus funciones todo empleado o agente del expedidor será responsable de tal perjuicio si éste ha sido causado por culpa o negligencia de su parte.

NORMAS ESPECIALES RELATIVAS A LAS MERCANCIAS PELIGROSAS. Artículo 23.

1.- El expedidor señalará de manera adecuada las mercancías peligrosas como tales mediante marcas o etiquetas.

2.- El expedidor cuando ponga mercancías peligrosas en poder del operador de Transporte Multimodal o de cualquier persona que actúe por cuenta de éste, le informará del carácter peligroso de aquéllas y, a ser necesario, de las precauciones que deban adoptarse, si el expedidor no lo hace y el operador de Transporte Multimodal tiene conocimiento del carácter peligroso de las mercancías por otro conducto:

a) El expedidor será responsable respecto del operador de Transporte Multimodal de todos los perjuicios resultantes de la expedición de tales mercancías; y

b) Las mercancías podrán en cualquier momento ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, según requieran las circunstancias, sin que haya lugar a indemnización.

3.- Las disposiciones del párrafo 2 de este artículo no podrán ser invocadas por una persona que durante el Transporte Multimodal haya tomado las mercancías bajo su custodia a sabiendas de su carácter peligroso.

4.- En los casos en que las disposiciones del apartado b) del párrafo 2 de este artículo no se apliquen o no pueden ser invocadas, las mercancías peligrosas, si llegan a constituir un peligro real para la vida humana o los bienes, podrán ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, según requieran las circunstancias sin que haya lugar a indemnización, salvo cuando exista la obligación de contribuir a la avería gruesa o cuando el operador de Transporte Multimodal sea responsable de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 16.

#### RECLAMACIONES Y ACCIONES.

#### ARTICULO 24.

#### AVISO DE PERDIDA, DAÑO O RETRASO.-

A menos que el consignatario, dé por escrito al operador de transporte multimodal aviso de pérdida o daño especificando -- la naturaleza general de la pérdida o el daño, a más tardar el -- primer día laborable siguiente al de la fecha en que las mercan-- cías hayan sido puestas en su poder, el hecho de haberlas puesto\_ en poder del consignatario establecerá la presunción, salvo prue- ba en contrario, de que el operador de transporte multimodal ha - entregado las mercancías tal como aparecen descritas en el docu-- mento de transporte multimodal.

2.- Cuando la pérdida o el daño no sean aparentes, las\_ disposiciones del párrafo 1 de este artículo se aplicarán igual-- mente si no se da aviso por escrito dentro de los 6 días consec- utivos siguientes al de la fecha en que las mercancías hayan sido\_ puestas en poder del consignatario.

3.- Si el estado de las mercancías ha sido objeto, en - el momento en que se pusieron en poder del consignatario, de un - exámen o inspección conjuntos por las partes o sus representantes autorizados en el lugar de entrega, no se requerirá aviso por es- crito de la pérdida o el daño que se hayan comprobado con ocasión de tal exámen o inspección.

4.- En caso de pérdida o daño, ciertos o presuntos, el\_ operador de transporte multimodal y el consignatario se darán --- todas las facilidades razonables para la inspección de las mercan\_ cías y la comprobación del número de bultos.

5.- No se pagará ninguna indemnización por los perjuicios resultantes del retraso en la entrega, a menos que se haya dado aviso por escrito al operador de transporte multimodal dentro de los 60 días consecutivos siguientes al de la fecha en que se haya efectuado la entrega de las mercancías poniéndolas en poder del consignatario o en que se haya notificado al consignatario que las mercancías han sido entregadas de conformidad con lo dispuesto en el inciso ii) o el inciso iii) del apartado b) - del párrafo 2 del artículo 14.

6.- Si el operador de transporte multimodal no da por escrito al expedidor aviso de pérdida o daño, especificando la naturaleza general de la pérdida o el daño, dentro de los 90 días consecutivos siguientes a la fecha en que se produjo tal pérdida o daño o a la fecha de entrega de las mercancías de conformidad con el apartado b) del párrafo 2 del artículo 14, si esta fecha es posterior, se presumirá salvo prueba en contrario, que el operador de transporte multimodal no ha sufrido pérdida o daño causados por culpa o negligencia del expedidor, sus empleados o agentes.

7.- Si alguno de los plazos de aviso establecidos en los párrafos 2, 5 y 6 este artículo expira en un día que no sea laborable en el lugar de entrega, se otorgará ese plazo hasta el día laborable siguiente.

8.- A los efectos de este artículo se considerará que el aviso dado a una persona que actúe por cuenta del operador de

transporte multimodal, incluya cualquier persona a cuyos servicios éste recurra en el lugar de entrega, o a una persona que actúe por cuenta del expedidor ha sido dado al operador de transporte multimodal, o al expedidor, respectivamente.

#### ARTICULO 25.

##### PRESCRIPCION DE LAS ACCIONES.

1.- Toda acción relativa al transporte multimodal Internacional en virtud del presente Convenio prescribirá si no se ha invocado un procedimiento judicial o arbitral en un plazo de dos años. No obstante, si dentro de un plazo de 6 meses contados desde el día siguiente al de la entrega de las mercancías o, si éstas no han entregado, desde el día siguiente a la fecha en que debían haberse entregado o se ha dado una notificación por escrito en la que se hagan constar la naturaleza con los detalles principales de la reclamación, la acción prescribirá a la expiración de ese plazo.

2.- El plazo de prescripción comenzará el día siguiente a la fecha en que el operador de transporte multimodal haya entregado las mercancías o parte de ellas, o, en caso de que no se hayan entregado las mercancías, al último día en que debieron haberse entregado.

3.- La persona contra la cual se dirija una reclamación podrá, en cualquier momento durante el plazo de prescripción, ---



prorrogar ese plazo mediante declaración por escrito hecha al --- reclamante. Ese plazo podrá ser prorrogado nuevamente mediante -- otra declaración u otras declaraciones.

4.- Salvo disposición en contrario de otro convenio internacional aplicable, la acción de repetición que corresponda a\_ la persona declarada responsable en virtud del presente Convenio\_ podrá ejercitarse incluso después de expirado el plazo de pres--- cripción establecido en los párrafos anteriores, siempre que se - ejercite dentro del plazo fijado por la Ley del Estado en que se\_ incoe el procedimiento; no obstante, ese plazo no podrá ser infe\_ rior a 90 días contados desde la fecha en que la persona que ejer\_ cite la acción de repetición haya satisfecho la reclamación o ha\_ ya sido emplazada con respecto a la acción ejercitada contra ella.

DEL ANTERIOR ESTUDIO HEMOS LLEGADO A LAS SIGUIENTES

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

- PRIMERA.- El Transporte Multimodal Internacional representa la tecnología más evolucionada en el transporte - de mercancías que se realiza en el Comercio Inter\_nacional.
- SEGUNDA.- El Transporte Multimodal Internacional se originó en los países desarrollados pero su expansión al\_ resto del mundo, trajo como consecuencia la nece\_sidad de un instrumento jurídico que lo controlara.
- TERCERA.- Para regular éste sistema de transporte en el ám\_bito interno nuestro país cuenta con el Reglamen-to de Transporte Multimodal Internacional median-te el Uso de Contenedores.
- CUARTA.- A nivel Internacional el instrumento Jurídico que regirá el Transporte Multimodal será el Convenio\_ de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multi-modal Internacional de Mercancías adoptado en la\_ Ciudad de Ginebra Suiza.
- QUINTA.- El Transporte Multimodal Internacional es una nue\_ va modalidad en el transporte que genera nuevos - empleos.

SEXTA.- En términos generales el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional, es congruente con las disposiciones legales aplicables.

SEPTIMA.- El fundamento de la responsabilidad, consiste en que el operador de Transporte Multimodal, será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, si estos se produjeran cuando las mercancías estaban bajo su custodia.

OCTAVA.- El período de responsabilidad se inicia a partir del momento en que el operador de Transporte Multimodal haya recibido las mercancías ya sea directamente o por conducto de la persona que actúe en su nombre, hasta el momento en que las haya entregado al consignatario.

NOVENA.- El operador de Transporte Multimodal será el único responsable ante el usuario por los daños o pérdidas que sufra la mercancía, dentro del período anteriormente indicado.

DECIMA.- Cuando haya sido localizado el modo en que ocurrió el daño a la mercancía, el operador de Transporte Multimodal podrá ejercitar la acción de repetición en contra del porteador respectivo.

BIBLIOGRAFIA

- AGUILAR CARBAJAL, LEOPOLDO.- "Contratos Civiles".-  
Editorial Hagtam.
- ALLEN F. T. "Principios Generales de Seguro".-  
Editorial Fondo de Cultura Econó-  
mica.
- BENITEZ DE LUGO, RAYMUNDO.- L. "Tratado de Seguro".-  
Tomo I.-  
Instituto Editorial Reus.
- BORJA SORIANO, MANUEL.- "Teoría General de las Obligacio-  
nes".-  
Tomo I.-  
Editorial Porruá.
- BURGOA IGNACIO.- "Las Garantías Individuales".-  
Editorial Porruá.
- CAÑO ESCUDERO, FERNANDO DEL.- "Derecho Español de Seguros".-  
Editorial Reus.
- CERVANTES AHUMADA, RAUL.- "Derecho Marítimo".-  
Editorial Herrero.

- CODIGO CIVIL, PARA EL DISTRITO FEDERAL.- Editorial Porrúa.
- CODIGO DE COMERCIO.- Editorial Porrúa.
- CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS.- SOBRE EL TRANSPORTE MULTI  
MODAL INTERNACIONAL.
- CRUZ MORALES, CARLOS A.- "Los Artículos 14 y 16 --  
Constitucionales" .-  
Editorial Porrúa.
- DONATI, ANTONIO.- "Los Seguros Privados" .-  
Traducción de Arturo Vi--  
dal Solá, Bosch.  
Casa Editorial Barcelona.
- GARRIDO Y COMAS, J. J.- "El Contrato de Seguro" .-  
Publicaciones y Ediciones  
Spes, S. A.
- GOMEZ ARREOLA, SALVADOR.- "Los Seguros Privados en  
México" .-  
Ediciones de la Revista -  
Mexicana de Seguros.
- GRUPO NACIONAL PROVINCIAL.- "Manual de Daños" .-  
Tomo II.-  
Compañía de Seguros la Pro  
vincial, S. A., México.

- GUTIERREZ Y GONZALEZ, ERNESTO.- "Derecho de las Obligaciones".-  
Editorial José M. Cajica.
- HALPERIN, ISAAC.- "El Contrato de Seguros".-  
Tipográfica, Editorial Argentina.
- HORNS Y BALLS, PEDRO.- "Tratado de los Seguros de Transportes".-
- LEY GENERAL DE INSTITUCIONES DE SEGUROS.- Editorial Porruá.
- LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS.- Editorial Porruá.
- LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.- Editorial Porruá.
- MANTILLA MOLINA, ROBERTO.- "Derecho Mercantil".  
Editorial Porruá.
- OSSA G. J. EFREN.- "Tratado Elemental de Seguros"  
Edición Lerner, Bogotá.
- REGLAMENTO DEL CAPITULO DE EXPLOTACION DE CAMINOS DE LA LEY DE --  
VIAS GENERALES DE COMUNICACION.-
- REGLAMENTO INTERIOR DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.-

REGLAMENTO PARA EL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL MEDIANTE EL  
USO DE CONTENEDORES.-

RODRIGUEZ RODRIGUEZ, JOAQUIN.-

"Derecho Mercantil".-

Tomo I y II.-

Editorial Porruá.

RODRIGUEZ SALAS, J.-

"El Contrato de Seguro en el -  
Derecho Mexicano".-

Tomo I, B.

RUIZ RUEDA, LUIS.-

"El Contrato de Seguro".-

Editorial Porruá.

ZERECERO ACOSTA, JOSE LUIS.-

"El Seguro de Transportes de -  
Mercancías".-

Ediciones de Programación de -  
Personal Profesional.

M-0030160